# Летные дневники: часть первая

Василий Васильевич Ершов

SHOUT
SHARE
IT

- Летные дневники: часть первая
  - 1984. Восторги
  - 1985. Уроки
  - 1985. Профессионализм
  - Из последних событий
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25
  - 26
  - 27
  - 28
  - 29
  - 30
  - 31
  - 32
  - 33
  - 34
  - 35
  - 36
  - 37

- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50
- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56
- ○ 57
- ○ 58
- ○ 59
- ○ 60
- ○ 61
- ○ 62
- ○ 63
- ○ 64
- ○ 65
- ○ 66
- ○ 67
- ○ 68
- ○ 69
- ○ 70
- ○ 71
- ○ 72
- ○ 73
- ○ 74
- ○ 75
- ○ 76
- ○ 77
- ○ 78
- ○ 79
- ○ 80
- ○ 81

- ○ 82
- ○ 83
- ○ 84
- ○ 85
- ○ 86
- ○ 87
- ○ 88
- ○ 89
- ○ 90
- ○ 91
- ○ 92
- ○ 93
- ○ 94
- ○ 95
- ○ 96
- ○ 97
- ○ 98
- ○ 99
- ○ 100
- ○ 101
- ○ 102

# Летные дневники: часть первая

# 1984. Восторги

## *30.10*

Восемнадцатый год я бороздю... борозжу... короче, рассекаю небесные просторы. Накопился опыт, надо его как-то связно выразить, объединить разрозненные мысли. Да и память уже не та, факты забываются, а жалко упустить ощущения, настроение, нюансы, дух времени.

Итак, восемнадцать лет назад я был уже без пяти минут пилот. Сколько ни возвращаюсь памятью в те благословенные курсантские времена, не могу вспомнить плохого, "все лучшие годы..." Масса надежд, куча интересных дел, любовь, - да много всего было.

Распределился в Сибирь, попал в Енисейск, немножко научился там летать на Ан-2, понял, что способен на большее, вырвался на Ил-14, попутно учась в нашей благословенной ордена Ленина академии липовых наук (чтобы вырваться на лайнеры), попал на Ил-18, учебу немедленно бросил, не видя от нее проку; не успел оглянуться, уже на Ту-154, уже командир, пилот 1 класса.

Но первоклассный ли пилот? Вот и надо разобраться.

Почти одиннадцать тысяч часов за плечами. Из них четыре с половиной тысячи самостоятельного, командирского налета на четырех типах. Прошел сборы пилотов-инструкторов; это формальность, но чувствую, что могу передавать опыт - это, видимо, в крови у меня.

Но все время меня мучают сомнения. Не самоуверенность ли это, не зазнался ли, а чем я лучше других? И лучше ли? Ведь мне ведом и страх, и присуще некоторое легкомыслие, и не хватает этой угрюмой серьезности, этой постоянной бдительности, этого делового нахрапа. И руководящие документы знаю не слишком уж хорошо. И, главное, я в аэрофлоте много лет, но так и не пропитался этим аэрофлотским духом, вроде как инородное тело. А от коллектива отрываться нельзя. Вот и приходится приспосабливаться.

Какой это аэрофлотский дух? Пожалуй, это то вульгарное понятие, что бытует среди людей, соприкасающихся с пилотами: деловой, шустрый, пробивной, нахрапистый, симпатичный, подтянутый, пьющий, гуляющий, развращенный деньгами, не

привыкший работать помногу, считающий, что все соблазны и блага жизни - для него, матерящийся при женщинах, острый на слово, знающий законы, обо всем судящий с апломбом, бывалый человек.

Написал так, и думаю: а среди торгашей? администраторов? ИТР? работников искусства? Да мало ли где. Такие же деловые. Такие же пьющие. Так же матерятся - своими ушами слышал. Такие же бывалые. Тертые. Хваты.

Чем же мы отличаемся? Все-таки, за внешним гусарским духом, за этими мещанскими атрибутами: машинами, дачами, водкой, бабьем и т. п. - есть покров какой то, известной только нам тайны - той тайны, что скрывается за закрытой дверью пилотской кабины.

Да, я не приемлю внутренне этот дух, хотя всякое бывало, но все же я остался самим собой. Мне чужды мещанские взгляды и ухватки, хотя я все имею. Но лишись я сию минуту всего этого, ничего внутри меня не изменится. Мама правильно сказала: "Сынок, для жизни надо очень мало: кусок хлеба, кусок сала да картофелина..."

Посмотришь на молодых: рвачество. Заработать и приобрести. Я понимаю, мы честно работаем, но во имя чего?

Это, как говорится, вечные вопросы, и каждый решает их сам для себя.

Для меня важнее всего - не оскудеть духовно.

На днях летал в Ташкент. Проверял меня Николай Иванович Устинов, милейший человек. Я не боюсь проверяющих, потому что я, линейный пилот, летаю лучше их всех. Этот закон хорошо сформулировал еще в училище командир звена Иван Евдокимович Кутько, когда у меня не все получалось. Он сказал: "Сынок, ты, садясь в кабину, думай так: "Чикалов летал на четыре, я летаю на шесть, а вот этот мудак, который меня собрался проверять, вообще летать ни хрена не умеет, вот я ему и покажу, как надо летать". Золотые слова. Насчет "Чикалова" он тоже прав: еще неизвестно, как бы он летал на наших лайнерах, а уж мы научились. Это не похвальба, а тяжкий, терпеливый труд, работа над собой.

Слетал я, как песню спел. Все удалось; правда, погода была хорошая, идеальные условия.

Устинов тут взялся пилотировать в наборе высоты. И вижу я: чувствует сам, что теряет навыки, старается наверстывать, а все равно триммерами[1] работает часто, а тут еще самолет кривой попался. И сладкий яд собственного превосходства тек по моим жилам, когда на глиссаде[2] я брошу штурвал и

полувопросительно говорю: "сама летит?" - а он справа подтверждает: "сама..."

У меня новый экипаж, с ним работать и жить бок о бок, и нельзя пузыря пускать. Пусть видят с первых дней, как я летаю, - в этом основа авторитета командира.

Экипаж сырой. Тасуем штурманов. Киреев алкаш, я с ним был в колхозе. Отказался. Якунин только что прошел медкомиссию. Я с ним, кажется, летал еще на Ил-18, пару раз, не помню. Он просился ко мне. Я согласен летать с любым, лишь бы не жрал водку.

Леша Бабаев, второй пилот. Летать умеет, но нетвердо, видимо, много не давали. Основная задача: давать ему летать как можно больше. Слава богу, желания летать он в 49 лет еще не потерял. Здоровье хорошее, значит, можно рассчитывать, что, слетавшись, будем долго работать вместе.

Но и болтать любит. Я болтун, а он еще хлеще. Демагогический уклон. Как это у нас принято, все критикует. Ну, мы все такие.

Валера Копылов, бортинженер[3]. Молчит-молчит, да уж и скажет. Не чужд юмора, иногда - черного. Любит политические книги. Матчасть знает.

Лешу-то я знаю еще по Ил-18, а Валеру только месяц. Присматриваюсь.

Кум Михаил, мой сосед. Миша Якунин. Тоже далеко за 40. Простой, но с куркульской хитрецой. Как летает, не помню, но летал он с Жировым, а тот плохих не держал. Посмотрим.

Что такое хороший экипаж? Это - душа спокойна. Я со своими в прежней эскадрилье два года горюшка не знал. А как Володю Заваруева ввели командиром, так все наперекосяк. Начали тасовать вторых; другому жалко штурвал в руки давать, но у меня принцип - пополам. Даешь ему, а у самого душа кровью обливается. Лагошина жалко, что ему за дурной характер полтора года не давали руля; Нине Литюшкиной, хорошей летчице, в болтанку[4] трудно; Романову на все наплевать; Коля Романушкин сам отказывается пилотировать, только бумаги ведет. А мне жалко отдать штурвал, я сам люблю крутить; и вот себя ломаешь, а отдаешь. А Занин никому не дает, Жиров тоже. У них душа не болит.

Как было хорошо с Пашей, Стасом и Володей!

Стас как штурман звезд с неба не хватает, но - довезет. Он "фантомасник", где только не бывал на своем Ан-12. Но с "Фантомаса" и расхлябанность. И, тем не менее, я с ним

сработался.

Паша, хоть и с земли инженер, но молодой, энергичный, матчасть знает, грамотный, современный. Порядочный человек.

Ну, а Володя - готовый командир, правда, горяч, вперед огня все готово.

Но люди неравнодушные. Все в экипаже четко, громко, весело, с полуслова. Легко было с ними работать, и - ни одного нарушения. И не надо было ими командовать - только не мешать. Это мой метод.

Сегодня лечу в Симферополь. Рейс с тремя посадками, и сидеть трое суток. Как дело к зиме, так начинаются длинные рейсы. Кое-куда мы летаем с самолетом: 12 часов отдыха - и домой. А в основном, эстафета. Пригнал рейс, отдохнувший экипаж принимает самолет, а мы - на его место и ждем следующего рейса. А он придет через трое суток, да еще с задержкой другой раз.

Как убить свободное время? Ну, ясное дело, рынок посетить, отметиться. В запчасти съездить.

В Ленинграде проще: много музеев, я там часами пропадал, а в Москве из Третьяковки не вылезал.

А что делать в Симферополе? Можно поездить по Крыму; я, например, не был в Феодосии, в Старом Крыму, в Керчи. Но не так просто вырваться из профилактория, надо писать рапорт, называть адрес и т.п.

Из Киева в Канев я ездил на могилу Шевченко. В Минводах, естественно, ездим в Пятигорск, Кисловодск.

Буду писать. Был бы уголок, чтобы не трогали. Писать обо всем, что в голову придет. Мало ли в жизни интересного, особенно у нас.

Вчера я не закончил мысль о методе руководства экипажем.

Есть пилоты, да и вообще люди, которые везде в жизни стремятся побороть, переломить, навязать, укротить, доказать, - словом, находятся в состоянии неустойчивого равновесия и удерживаются только нервами и волей. Им все кажется, что они на вершине ледяной горы и жизнь стремится скатить их вниз. Такого человека положи на ровный лед - он и там будет упираться и балансировать, хотя вроде бы и катиться некуда. Такая уж у него натура.

Посади такого за штурвал - он насилует самолет. Ручонками сучит, крутит туда-сюда, дергается, исправляет несуществующие крены, ловит невидимые тенденции, исправляя, вносит неустойчивость, борется с нею, - короче, он на вершине ледяной

горы.

Экипажем такой человек командует постоянно. Тот не так сказал. Тот не туда смотрит. Тот не подсказал вовремя. Тот неправильно считает. Все должно делаться только по его команде. Все бразды у него.

Ясное дело - на все внимания не хватит, это ж не истребитель. Начинаются промахи и ошибки, а виноват, естественно, экипаж. Так нагнетается взаимное недоверие. В такого командира экипаж не верит, потому что в сложняке, будь ты хоть семи пядей во лбу, один не справишься. А командир, не уверенный, что члены экипажа способны ему помочь, еще больше нервничает и делает ошибки. Люди тоже не хотят, чтобы их убивали, шумят на командира. А ему это как скипидар под хвост. Я таких знавал.

Когда конструктор создает самолет, он отнюдь не рассчитывает на такого, сильно умного пилота. Он рассчитывает всегда на дурака. Существует коэффициент обалдения: то, что на земле знаешь на шесть, в воздухе едва натянешь на три. И пока будешь раздумывать, умный самолет сам за тебя, дурака, сработает.

Возник крен - не дергайся. Есть система устойчивости-управляемости. Сработает блок демпфирующих[5] гироскопов[6], подаст сигнал, АБСУ[7] его переварит, даст команду рулевым агрегатам, и они исправят крен. И все это со скоростью, во много раз превышающей скорость реакции даже боксера.

Найди в себе силы удержаться от немедленной реакции. Не может стотонная махина за полсекунды уйти с курса, потерять высоту, перевернуться. Действуй как в замедленном кино. Застынь как мумия. На тебя смотрит экипаж. У тебя все должно получаться незаметно и само собой. Так учил меня Садыков. Так учит и здравый смысл.

Самолет умный. Не мешай ему, а помогай. Дал команду - и жди. Наблюдай, оценивай способность машины. Брось штурвал, чувствуй, как держит курс, крен, тангаж[8]. Думай головой. Вырабатывай интуицию: сколько дать триммера, чтобы сбалансировать машину. Приспосабливайся к ней, как приспосабливается к новому инструменту столяр, крестьянин или шахтер. У каждого самолета свой норов, а я на то и человек, чтобы грамотно и рационально использовать все плюсы и нейтрализовать минусы, чтобы моя производительность труда на этом инструменте была наивысшей, а силы экономились на экстренный случай.

Каждый раз мы летим на новой машине. Кажется, все они одинаковы, - ан нет. Та кривая: стремится при нейтральных рулях

уйти с курса, кренится, хоть в баках топлива поровну. Другая "не тянет". Третья дергается по тангажу. У той завален на один градус авиагоризонт[9], опять уходит с курса. Иная, вроде бы все отбалансировано, а вот какая-то неустойчивая. У той сильно задняя центровка. У этой ограничения по скоростям уборки и выпуска механизации. На другой при мягкой посадке нельзя сразу тормозить - лопнет колесо. У этой запаздывает управление передней ногой[10].

И каждый раз новое. Встречаешься в следующий раз с этой машиной, а на ней уже два движка сменили; ту в ремонт сгоняли; на этой раньше не было, а тут ведет после посадки влево; а та падает после уборки газа.

Эти внезапные мелкие пакости требуют постоянной готовности, внимания, молниеносной реакции. И как можно тратить эти необходимые качества на мелочное самоутверждение над машиной в том же элементарном наборе высоты.

А ведь и я был такой же. Дергался. Упивался властью над железякой. Что, мол, могу же в болтанку летать без отклонений. Что хватает внимания, реакции, что я молод, здоров, чуток, зорок... и многое, многое, присущее зеленой молодости.

Как-то раз Надя слетала со мной, еще когда я был вторым пилотом на Ан-2, и запрезирала, что дергаюсь. И, честно сказать, так меня это задело, что и до сих пор сам себе доказываю, что я не такой. Заноза эта сидит во мне, и все время хочется, чтобы кто-то со стороны наблюдал, как я пилотирую, и втайне восхищался и завидовал, как завидовал когда-то я, наблюдая, как пилотируют асы. Это мне нужно не из мелкого честолюбия, а... не могу даже объяснить зачем.

Я хочу быть мастером своего дела. Не все удается. Другой раз, вроде бы тысячу раз усвоенный прием не дается в каком-то полете. А потом опять все на месте.

Ну, это все о ремесле. О комплексе навыков чистого пилотирования. Но ведь мы летаем не на Ан-2. Практически вручную пилотируешь на взлете до перехода на связь с подходом, это две минуты. Потом нажал на кнопки и сиди, наблюдай. А заход на посадку автоматический до высоты 60 м, там вручную до конца пробега всего-то полминуты. Другое дело, что системы часто в аэропортах не работают, вот тогда корячишься по приводам, как на Ан-2.

В кабине я не один. Есть распределение обязанностей, оговоренное инструкцией. Есть набор обязательных докладов и команд. Все пишется на магнитофон. Кажется, любой садись на свое рабочее место, делай все по инструкции, и все: работа пойдет как по маслу.

Но жизнь отвергает такой упрощенный подход, хотя ревнители его встречаются на каждом шагу. Вот иной проверяющий делает замечания о посторонних разговорах при заходе на посадку. У меня на этот счет особое мнение.

Экипаж - это микроклимат. Это маленький мирок, спаянный общими привычками, манерами, знанием психологических особенностей друг друга. Здесь особый тон, настрой, свои шутки и реплики - все то, что создает привычную рабочую обстановку, комфортные условия, раскрепощенность, если можно так выразиться, - "прогретость" для работы.

И вот в этот привычный, раскованный и свободный мирок инородным телом вваливается проверяющий. В большинстве случаев ему глубоко плевать, какие там цветы. Ему надо проверить. А тут - представьте себе - шутют!

Умный человек обрадовался бы, что в этом экипаже почва для проверки благодатная, что в естественных условиях виднее то, что он проверяет. Да жаль, проверяющие наши редко задумываются на эту тему. А есть хорошие люди. Бывает, и довольно высокого ранга, а лететь с ним легко. И за экипаж спокоен: ребята весело, может, и с прибауткой, показывают товар лицом.

Эх, с покойным Александром Федоровичем Шевелем весело было работать. Это был артист - и проверяющий для него был публика. Вдохновенно он работал: он - солист, а мы подпевали. И всегда без сучка, без задоринки.

От командира все зависит. Спаять экипаж - это искусство. Люди разные, каждого надо узнать, оценить, настроить и приспособить друг к другу. И самому к ним приспособиться.

Авторитет командира должен быть такой, чтобы экипажу хотелось с ним работать. Чтобы к нему в экипаж просились. Но авторитет надо заработать. И первое - уметь летать. Второе - доброжелательность. Как ее другой раз не хватает у нас.

Мне повезло, я летал с Солодуном, это мой учитель. Человечность, вот что главное, вот чему надо учиться.

И еще: постоянная забота, чтобы даже в самых сложных, экстремальных ситуациях стараться снять напряжение у людей. Помнить, что он же переживает. Он же на тебя надеется: ты держишь в руках его судьбу. Скажи ему слово, разряди его, дай понять, что ты помнишь о нем, твоем товарище, собрате, не жалей доброго слова. Скажи ему спасибо за его, пусть скромную, помощь тебе.

Помню, Паша сзади шумит: "Скорость велика!" Что у меня, язык отсохнет сказать: "Сейчас упадет, глиссаду догоняем". А так бы он сидел, дергался, может, сдернул бы газы и внес нам разлад.

А кое-кому покажется: посторонние разговоры.

Иной раз скажешь, вроде бы про себя: "Все нормально, ребята". И людям легче.

## *1.11*

Сижу в Симферополе. Хотел продолжить, но мыслей нет. Долетели неплохо, но не без шероховатостей. В Оренбурге заход с прямой, вроде бы все рассчитали, - как вдруг вылез встречный Як-40 на 2700[11]. Пришлось задержаться на 3000, а потом падать колом, чтобы успеть с прямой. Глиссаду догнали за 8 км до торца[12]; заход был в автомате, да еще машина с ограничениями. В спешке, уже после довыпуска закрылков[13] на 45, мне вдруг показалось, что скорость 360. На самом деле была 260. Сложные ассоциации заплелись в мозгу, и за долю секунды сложилось представление, что это еще только выпуск закрылков на 28, что они уже выпущены, а скорость на 20 больше допустимой. Убрал режим, погасил скорость... до 240, потом вдруг дошло, добавил режим[14], разогнал до 270; на все это ушло едва ли 15 секунд.

Какой вывод? Спешка до добра не доводит. Конечно, можно было бы не спешить, выйти на привод[15], сделать круг ("чемодан", как у нас говорят) и спокойно сесть. Но это неизящно.

Гораздо изящнее, выходит, снижаться на острие бритвы и в спешке потерять скорость. Мастер...

В Краснодаре заход тоже был корявый. Снижение в насыщенной самолетами Ростовской зоне не поддается расчету. Там свои законы. Вот сделали новый коридор[16]. На расстоянии 150 км понатыкали пунктов[17]: Большевик, Ленинталь, Ладожская, Рязанская, и т.д., и т.п. Я и так там вечно путаюсь во всех этих Тихорецках, Усть-Лабинских, Шкуринских, - и черт его знает, каких станиц там только нет.

И начинается: за 20 до Большевика занять 7500. Сколько до этого Большевика? Ленты-карты нет. На простой карте мы нанесли маршрут, но там цифр не видно, во-первых, из-за тесноты - через 15-17 км поворотные пункты, во-вторых, в кабине темно. Пока Михаил разбирался в карте, подсвечивая "мышонком", я рухнул по 30 м/сек вниз: лучше раньше снизиться. И все равно не успели, Ростов заблажил. Ну, оправдываться некогда, перешли на связь с Краснодаром, а там гвалт в эфире. Пока продирались на связь, я терял скорость, чтобы, как разрешат, опять рухнуть поэнергичнее. Ни РСБН[18] нет, ни удаление запросить: эфир занят. Вот таким макаром кое-как

вышли на Рязанскую, там приводок слабенький, стрелка болтается - хуже, чем на Ан-2. Только и выручал диспетчерский локатор.

Передал управление Леше и... понял, как важно в такой обстановке не отвлекаться на пилотирование. Сразу появилось свободное время. Он себе крутит, я себе веду связь и соображаю. Штурман подсказывает курсы. Инженер следит за всем и двигает газы. Все спокойно.

Не понравилось, как Леша заходил в директорном режиме. Нечетко держит стрелки[19]. После дальнего привода ветер менялся; он не среагировал и вообще немножко дергался. Я вмешался, помог. Мелькнула мысль, что у него сейчас то известное состояние, когда начинаешь воспринимать обстановку не всеми чувствами (особенно шестым), а только зрением. Возникает ощущение, что летишь не ты, а просто ВПП[20] перемещается перед тобой по стеклу. Ощущение мерзкое, пилотируешь усилием воли, цепляешься за стрелки, и не дай бог усложнения обстановки.

Вот мне и показалось, что он именно утратил на миг ощущение свободного полета, когда это не самолет - ты сам снижаешься, целишь на полосу, исправляешь свои крены, опускаешь свой нос. И я решил подстраховать его. И уже не отпускал штурвал.

Выравнивал он вяло, да еще убрал режим на один процент, торец полосы чуть ниже прошел. Пришлось подхватить и задержать - и тут же мягко чиркнули колеса. Я сразу же успокоил и объяснил, и ничего страшного.

А по полю зайцы бегают. И не особенно нас боятся. А тут руление говорит: "Стоянка 11б, носом к АТБ[21]". Посмеялись. И все вошло в колею.

В Симферополе я посадил мягко, несмотря на сильный ветерок. И вышел в салон с ощущением чистой совести перед пассажирами.

## *11.11*

Вчера ночью летал в Хабаровск. Проверяющим был Людков. Присматривался, но не вмешивался. Естественно, я старался показать товар лицом. Особенно удался набор эшелона: движений штурвалом не было заметно, все параметры в норме. Снижался на автопилоте до высоты круга. Посадки были безукоризненны.

На разборе он дал мне три мелких замечания. Первое: отдаю

штурвал от себя на разбеге[22], не берегу, мол, переднюю ногу. Второе: зачем сам включил фары, когда это дело штурмана. Третье: при пилотировании через автопилот надо избегать больших перегрузок - это ощущают пассажиры в салоне.

Насчет двух первых он прав. Я объясняю первое тем, что дома полоса была заиндевелая, и я для надежности слегка прижал ногу; в Хабаровске же при взлете был боковой ветер до 10 м/сек - там я действовал согласно РЛЭ[23]. А насчет фар - черт меня дернул показать, как я свободен, раскован и т.п. Да и как раз был гвалт в эфире, и я побоялся, что потом забуду выпустить фары, а сейчас мою команду не услышат, буду кричать, и нарушится вся красота. Протянул руку и щелкнул тумблерами.

Насчет автопилота я не согласен: по крайней мере, в этот раз я пилотировал плавно. Акселерометр[24] бесстрастно фиксировал перегрузки: больше плюс-минус 0,2 не было.

Кому нужны эти нюансы? Не знаю, как кому, а меня это натолкнуло на размышления о профессионализме.

Мы все владеем определенным комплексом навыков, приемов, способов работы. Каждый вырабатывает их в процессе обучения и оттачивает во всей последующей работе, доводит до автоматизма. Естественно, сколько людей, столько и способов. Но все это реализуется в выдерживании единых, строго отмеренных параметров полета. Скорость в наборе высоты плюс-минус 10 км/час. Крен на развороте 15 или 20, и т.д. И видно, как человек держит ту же скорость в наборе - самый спокойный этап полета. Если он учитывает тангаж, центровку, умеет сбалансировать машину, чтобы не отвлекаться на выдерживание курса, умеет поймать изменение температуры по высоте, умеет расслабиться после взлета, - глядишь, все у него в норме. У другого что-то мешает: скован, дрыгает штурвалом, гоняет МЭТ[25], тангаж гуляет, - такие будут и результаты.

Конечно, будь мы без проверяющего, я бы не позволил себе роскоши набирать вручную. Полет ночью тяжел. Хотя пилотирование ничем не отличается от дневного: по тем же приборам. Мы никогда не ловим пресловутый "капот-горизонт" и не смотрим в лобовое окно кабины. Мы привыкли доверять приборам в такой степени, что уже почти не подвержены галлюцинациям, которые подстерегают менее опытных пилотов. Поэтому пилотирование вручную не труднее дневного. Но оно отбирает силы, хоть немного, но отбирает.

Хабаровский рейс длится всю ночь: с 23.25 до 9.00 по местному. Из них полета 7.30. Я не знаю, трудно ли простоять у станка всю ночь, но знаю, каково просидеть ночь перед

приборной доской, где ни одна стрелка не шелохнется.

Поэтому сразу после взлета - и до посадки - мы стараемся включать автопилот ( САУ[26]).

На старых машинах пилот выдерживает скорость в наборе через тангенту "Спуск-подъем", а на новых машинах САУ сама ее выдерживает в режиме "Стаб. V", остается только контроль.

Мозгу работы все равно хватает. Надо учесть изменение температуры с высотой, ветер, угол атаки, турбулентность, свободный эшелон, расхождение со встречными, обгон попутных, летом - обход гроз и т.д.

У нас обычно сразу дают занимать заданный эшелон, а в Приволжской зоне, на Украине, часто приходится набирать ступеньками, иной раз через 300 м: то встречный борт идет, то пересекающий; все кругом забито самолетами. А ведь приходится то задирать лайнер по 15-20 м/сек, то останавливать набор, то есть, полет ведется эдакой вертикальной змейкой, от изгибов которой страдают желудки пассажиров. Естественно, через САУ пилотировать таким образом сложнее, чем вручную, потому что это лишнее звено между мозгом и рулями.

Так что одних навыков мало, нужно их применять таким образом, чтобы, с одной стороны, обеспечивалась максимальная эффективность полета; с другой стороны, надо беречь пассажиров.

При современных скоростях полета любая эволюция неизбежно конфликтует с комфортом. Приходится выбирать наилучший вариант - и с точки зрения пилотирования, и с точки зрения пассажирских внутренностей.

В горизонтальном полете на эшелоне пилоту работы практически нет. Здесь основная тяжесть ложится на штурмана. Он выполняет расчеты, исправляет курс, ведет связь и занимается массой никому не нужной писанины.

К примеру, записывается температура на высоте, место самолета по данным земли, ветер и т.п. Ну, ладно, ветер мы по прилету сдадим на метео, и он пригодится для расчета другому экипажу. А вот место, курс, истинная скорость - нужны мне сию минуту, а через минуту они уже изменились и не нужны будут никогда. И вот теперь-то их надо записать. Чтобы, если вдруг заблудимся, то, мчась со скоростью 900 км/час, начать восстановление ориентировки штилевой прокладкой пути по карте, как на По-2. И пока мы ее таким образом восстановим, то улетим от этого места ой как далеко.

При сложнейшем пилотажно-навигационном оборудовании, трех радиостанциях, двух радиокомпасах[27], радиолокаторе, при слежении по диспетчерским локаторам, пеленгаторам, РСБН с

земли, - штурман занят писаниной. Причем - до буквы, все по стандарту. И проверяющие с умной мордой пеняют за отступления от буквы.

Там, в верхах, сидят отставные штурманы, летавшие на Ли-2, возведшие в культ писанину и не представляющие, как же без нее летать. И ведь вся штурманская рать безропотно изводит бумагу без малейшей пользы для полета.

А сколько раз бывало: уже пора снижаться, а штурман еще не успел закончить писанину. Что угол сноса на кругу будет 8 градусов. А на самом деле он 15, и в другую сторону. Или что пролет дальней на 200 м. Или что вертикальная на глиссаде 3,4 м/сек.

Ну да бог с ними, писаками. Штурману и без них работы хватает.

Вчера летели обратно уже на рассвете. Земля была видна. Мы набрали 10600, и вот я подумал: а вдруг пожар! Надо за 4 минуты снизиться, найти площадку и сесть, и высадить пассажиров.

Нам для посадки по приборам необходимо минимум 2000 м сухого бетона, пусть даже 1800. А где найти такую площадку в горах? Под нами горы, тайга, даже реки порядочной нет. РЛЭ говорит однозначно: при пожаре не теряйте времени, скорее производите вынужденную посадку.

Вот я и думаю, что лучше: сгореть или убиться. К примеру, ночью, в облаках, в районе от Киренска[28] до Магдагачи[29] вероятность безопасной посадки равна даже не нулю, а вообще минус бесконечности. Посадочная скорость 250 км/час. Горы там страшные, до 3000 м; я не уверен, сел ли бы там на Ан-2 днем.

А вероятность того, что пожар действительно имеет место? В Шереметьево погибли на Ил-62 только потому, что поддались панике и выключили сразу два двигателя. Ведь пожара не было, а был прорыв горячего воздуха. Кто гарантирует, что и у нас не произойдет того же?

Поэтому, я считаю, паниковать не стоит. Если пожар действительный - тушить, пока не погаснет. Если не погас - лететь, пока не оторвется хвост. Но снижаться в горах - верная смерть. Даже наоборот: снижение, как рекомендует РЛЭ, в горах - верная смерть, а продолжать полет при горящем табло "Пожар" - если тушили всеми очередями - есть надежда, что пожар ложный.

Если горит крайний двигатель - пусть отгорает и отрывается. На эшелоне будет клевок, но можно при необходимости перевести часть пассажиров назад, можно использовать стабилизатор - короче, как-то бороться. А снижаться в горах, ночью, в облаках, - это безрассудство.

Десять лет эксплуатируется наш самолет. И я не знаю случая, чтобы вынужденная посадка на нем вне аэродрома заканчивалась благополучно. Правда, о случаях пожара я тоже не слышал. Но надо быть ко всему готовым.

## *17.11*

Во Владивостоке. На улице и в комнатах холодно, а в комнате отдыха тепло, светло и празднично. Ребята ушли промышлять, а я предаюсь своему пороку.

Перечитал предыдущую запись и подумал: хорошо работать клерком. Но я пилот, и горжусь этим.

Главным, что привело меня в авиацию, было, конечно, самоутверждение. Поняв, что к 20 годам я ничего не стою, я рискнул бросить все и поступить в летное училище. В жизни я тогда ни черта не понимал, но интуитивно чувствовал, что в авиации спрос по большому счету, а значит, если возьмусь сразу, то способностей хватит. О страхе я не думал, мне нечего было терять. Потом, романтика. Я ведь уже порхал на планере - о, это чувство неповторимое и очень заразное.

Ну, а дальше все пошло легко. Я поразился, насколько отличается комплекс требований, предъявляемых будущим инженерам, от комплекса, предъявляемого будущим летчикам. Как много абстрактного, теоретического, неухватимого руками, дают студентам и как мало - курсантам. Зато как много тупого, солдафонского, немудреного (это на мой тогдашний взгляд), да еще с умной мордой, преподносят курсантам, предоставляя им на решающем этапе - обучении полетам - полную самостоятельность в решении задач, не поддающихся внятному толкованию, но требующих конкретного решения руками.

Не забуду инструктора Зализного, с его неповторимой манерой подачи теоретического материала:

- Выпольныл четвьертый - щиток бемсь, газу кес, подтягнул, подтягнул, убырай! Усе!

И практически:

- Зба-аровський! Киевлянын хренов, мать-перемать! Опьять з перелетом сел! Колодку на плечо и - бегом! Марш к лесопосадке и назад! Бежи и думай!!! А я слетаю, прослежу! Киевлянын хренов!

И Игорь Зборовский бегал. И думал. Сейчас он летчик-испытатель на антоновском заводе.

В группе Зализного никого не отчисляли по "нелетной". И благодарны ребята инструктору Гавриле Ивановичу Зализному

бесконечно.

"Тупое и солдафонское" - это дисциплина. Это точные формулировки. Это регламент во всем. Это себе не принадлежишь. Это работа для людей, во имя их безопасности. Это честный труд. Служба.

Какой бы вышел из меня инженер? Насколько я сужу по известным мне людям, чтобы добиться чего-либо в конструкторской деятельности, надо быть семи пядей во лбу. На администраторском поприще я бы тоже не выдвинулся. Да и... скучно все это.

Я люблю работать один. Видимо, такая натура. Коль работа заставляет трудиться в экипаже, я это принимаю, стараюсь приспособиться. В конечном счете, в экипаже ли, один ли, но я вижу результаты своего труда, сам ставлю точку.

Так, видимо, любуется парой сработанной обуви сапожник, так радуется выздоровлению больного врач, оправданию подсудимого - адвокат, румяной булке - пекарь.

Нужен зримый результат. Таких как я - миллионы.

А вот у станка гнать заготовки - скучно. Или решать кроссворды где-нибудь в НИИ. А таких ведь тоже миллионы. И окончив институт, я был бы, скорее всего, одним из них.

Авиация удержала меня от вывихов - дисциплиной. А сколько таких бесхарактерных юнцов скитается по жизни без опоры и цели, подчиняясь лишь смутным инстинктам. И сейчас я радуюсь и горжусь своим выбором.

Летели сюда при отличной погоде. Долетели хорошо, Леша сажал, я заметил, что вмешиваюсь, да уж поздно. Все хочется помягче, а другие что - летать не умеют? И он умеет.

Пошел в АДП[30] подписывать задание на Читу, как вдруг там затуманило. Дождались погоды за следующий срок - опять видимость хорошая. Согласно документам, имеем право: решили лететь.

Я не стал дергаться и дергать экипаж - в течение всего полета мы не ловили по связной погоду Читы, Улан-Удэ и Иркутска, справедливо рассчитывая, что если ухудшится, нам заблаговременно подскажут. И точно: Магдагачи подсказали, что в Чите туман 100.

Ну что ж: уйдем в Улан-Удэ; стали готовиться. Могоча молчит; потом по командной поймали циркуляр Читы: видимость 3100[31].

Я подготовил экипаж. Тут надо всего несколько слов каждому. Леше — если попадем в туман, пилотировать по

приборам до касания. Тут, главное, - не допустить крена, последующего скольжения и в результате - смещения вектора путевой скорости в сторону от оси ВПП, что может привести к выкатыванию[32]. Такие ошибки часты на Ту-134, где менее опытные экипажи все ищут землю, а самолет разбалтывают. А потом доворачивают на малой высоте, сучат ногами, иногда садят с креном, таким, что касаются крылом полосы.

Нас на такие фокусы не купишь. Моя задача при заходе в тумане — вовремя расслабиться. Кажется, парадокс, - но излишнее напряжение, как я уже говорил, может привести к утрате чувства полета, к скованности, заторможенности, замедлению реакции. А для расслабления нужно, чтобы самолет шел строго по курсу и глиссаде, а для этого надо немножко уметь летать. И помощь второго пилота в выдерживании курса при заходе, на мой взгляд, необходима. Тогда есть гарантия, что по курсу не разбалтываем, появляется уверенность и небольшой резерв времени.

Вот его-то я и использую для расслабления: поудобнее усаживаюсь в кресле, проверяю, не зажал ли управление, как стриммировал, какой режим двигателей, мельком - выпущены ли шасси, не изменился ли снос[33], - да мало ли дела за эти две-три секунды.

Надо всегда помнить, что тяжелый лайнер инертен, сдвинуть его трудно, и если уверен, что идешь правильно, всегда найдется время для расслабления.

Два слова Мише: если возникнет необходимость выключения носовых фар, создающих наибольший световой экран, - так из двух тумблеров настройся выключать правый. Были случаи ошибок, у меня, в частности, на Ил-18.

И второе: я надеюсь на твой отсчет высоты после пролета торца ВПП до касания. Бывает, приходится просить диспетчера убрать яркость огней высокой интенсивности[34], уже когда самолет на малой высоте, а если при этом из-за экрана придется выключить и фары, да еще при посадке на мокрый асфальт, да еще на старой машине, где фары и так дрянные, - то без радиовысотомера[35] не обойтись.

У меня Стас всегда строго и громко орал: "Пятнадцать, торец! Десять! Пять! Три! Три! Три!" - ну тут ясно: высоко выровнял. Чуть штурвал от себя, чуть на себя - руки лучше знают как, - затаил дыхание и слушаешь дальше: "Метр! Метр!" Чирк...и побежали.

А пассажиры в салоне думают: вот молодец командир. Как будто нет моего скромнейшего штурмана, который был моими глазами эти пять секунд. Валере тоже дело есть. Глиссада крутая,

возможно, придется добавлять режим на выравнивании[36]. Не убирать, а именно добавлять. Чтобы был к этому готов. Тридцать тонн тяги у него в руках, и распорядиться ими нужно рационально. А сидит он сзади, обстановки не видит, а слышит только по нашим голосам. И хозяйство перед ним сложное, тут глаз да глаз.

На этот раз тумана не было, и сели мы спокойно, и я смело глядел в глаза пассажирам.

Ну, да и великое ли мастерство нужно, чтобы посадить в Чите при минус 30 и давлении 716 мм. Мастер...

Правда, летом саживали во время ремонта, когда рабочая часть полосы 2100[37], и жара, и болтанка. Не очень приятно заканчивать пробег за 50 м до торца. Но это наша работа.

А ленинградец тогда за нами садился, так в штурманской чуть не истерику закатил, и через неделю в Ленинграде в штурманской уже висели рекомендации, как садиться в Чите, суть которых сводилась к тому, что Волга впадает в Каспийское море.

Дома заходил Леша и отлично посадил при хорошем боковом ветре. Выровнял низко и четко, перед касанием добрал, акселерометр и не дрогнул. Всегда приятное ощущение после такой посадки, это хорошая, красивая точка.

## *26.11*

Дня четыре назад слетали в Москву. Полет был ночной, тяжелый. Поспать удалось часа полтора перед вылетом, но что толку от такого сна: встал в 11 вечера, а вылет в 3 ночи. Опять перебои с топливом: пришлось садиться на дозаправку в Томске. Кстати, я там никогда до этого не был. Полет от Томска до Москвы прошел нормально, только клонило в сон.

Рейс на Москву мы заранее просили, поэтому, поспав часа три, встали и поехали в город решать свои дела. Ничего я не купил из того, что искал, а поймал в Детском мире модель Боинга-727. Почему-то я радуюсь этим игрушкам и с удовольствием их собираю. Все ищу 747-й, мне этот самолет представляется венцом авиационной мысли[38]; вот на нем бы с удовольствием полетал. Что ни говори, а против фактов не попрешь: у нас такой техники пока нет, не по зубам[39].

Обратно летел с нами Садыков. Отличный летчик,

грамотный, думающий, для меня он - образец, каких мало. Нравится его манера проверять людей и как он ведет себя при этом. Все его любят и уважают; это один из тех инспекторов, кто за все время не вырезал, пожалуй, ни одного талона.

Я ему сдавал на 2-й класс, он проверял меня при вводе командиром на Ил-18, и в бытность его пилотом-инструктором в нашем отряде он тоже много летал со мной.

С него начиналось освоение у нас Ту-154; он же возглавил новое дело, большое и нужное, но опередившее лет на десять свое время: подготовку экипажей по II категории ИКАО[40], т.е. к посадкам по минимуму 30/400. Не считался со временем, торчал в Киеве, провозил по СИВ, ловил естественные условия, пробивал дело, которое пришлось ему по душе и по плечу; долго и подробно беседовал с каждым экипажем, зажег многих...

И дело заглохло. Оказалась не подготовленной земля. Все-то дело затевалось по инициативе чинуш из министерства: чтобы возить в столицу литерные рейсы как можно регулярнее. Оно бы и неплохо, да в Домодедово не смогли вовремя наладить систему, а только в Минводах и Киеве; потом и в Москве с одним курсом на одной полосе вроде бы сделали, а сейчас там даже не 60/800, а 80/1000.

А каждые три месяца надо было подтверждать минимум, добытый с таким трудом; в министерстве упростили: раз в год; но все равно, это ни к чему. И все мы летаем в Москву по 60/800, как и летали.

У меня тогда было тщеславное желание заполучить в пилотское штамп 30/400, да, вижу, овчинка вычинки не стоит... желание пропало. Если бы основные аэропорты были оборудованы, тогда другое дело, но вижу, очень часто и там, где есть система, вечно она не работает, вот и извращаешься по локатору, а то и по приводам. Нет уж, лучше повышать свое мастерство в реальных рамках. Тем более что заход 30/400 ничем по технике не отличается от захода 60/800, только напряжение больше. Заходит-то автомат.

Я давно не летал с Садыковым. Последний наш разговор был сложным. В то время как раз погиб Шилак, и по известным причинам мы невзлюбили наш лайнер и стали его побаиваться. Я летал тогда вторым пилотом уже второй год, букет прелестей нашей машины раскрылся к тому времени для меня вполне живописно; я понял, как коварна эта машина, как не прощает небрежности и как ценой гибели людей открываются неизвестные недоработки в самых, казалось бы, надежных ее узлах.

По этой причине мы все летали напряженно и скованно, а

ощущения испытывали примерно подобные тем, какие испытываешь, ремонтируя голыми руками электрическую розетку под напряжением: вот-вот дернет!

Рауф Нургатович тогда после одного из полетов сделал мне замечание, что я стал грубо пилотировать по сравнению с прошлыми годами. Я и сам это за собой заметил, но сделать пока ничего не мог; это раздражало. Видимо, поэтому я резко выразился, что машину эту ненавижу, она рассчитана на робота, что попал я на нее случайно, и т.д., и т.п., и что я вообще устал от полетов. А мы, как назло, в том году и летали много и напряженно; усталость, конечно, была.

Садыков не стал меня разубеждать, а только с каким-то сожалением протянул:

- Ее люби-ить надо, люби-ить...

Мы расстались тогда с одинаковым чувством сожаления: Садыков разочаровался во мне, а я почувствовал это и переживал свое падение в его глазах.

Потом я пошел в гору, меня быстро назначили на ввод в строй, я сдал на I класс, это очень подняло меня в собственных глазах. А пройдя школу Репина и Солодуна, я набил руку, обрел уверенность в себе и пришел в своем мнении о Ту-154 к выводу, что самолет хоть и строгий, но справедливый: он быстро отсеял легкомысленных и явился хоть и жестокой, но надежной лакмусовой бумажкой для проверки, кто есть кто.

Сейчас я не променяю "Тушку" ни на какой другой самолет. Прав был покойный Шилак; прав мудрый Садыков. Только мастерство, рожденное многотрудной и длительной работой над собой, рождает уверенность в полетах на такой умной и сложной машине. А со временем приходит и любовь...

Скорость, мощь, высота, комфорт, маневренность, надежность, - но при условии знания, умения, доверия и контроля. Если я могу, то лайнер выполнит. Вот и вся формула.

Можно хорошо играть на балалайке, а можно и на рояле. Я чувствую, что могу на рояле.

Мнением Садыкова я очень дорожу, и был рад показать ему товар лицом. Правда, не обошлось без накладки.

Мы пришли за 10 минут до времени закрытия дверей, и пока раздевались, то да се, двери закрыли, пора буксировать, земля торопит, - это же Москва... а я не успел проверить АБСУ. Нет бы сказать: "минутку..." А я решил не задерживать и выполнил проверку во время буксировки. Милейший Рауф Нургатович не препятствовал.

Взлетели мы хорошо, в полете все было без отклонений. Я

особо следил за тем, чтобы совсем не было видно со стороны, что я вообще работаю штурвалом. Акселерометр застыл на единице, плюс-минус 0,1. Ну, все было отлично.

На снижении, правда, сработала сигнализация предельной скорости - на 580, но я, зная, что предел 600, без паники уменьшил скорость, чтобы не гудела сирена.

На посадке был приличный боковой ветер, болтанка; я справился, посадил мягко.

Зарулили[41], я провел разбор, затем спросил замечания у проверяющего. Садыков, как всегда, достал свою знаменитую записную книжку и начал не спеша меня пороть. За проверку АБСУ на буксировке[42], за слабую организацию предполетной подготовки. Все это обстоятельно, но доброжелательно. За срабатывание сигнализации тоже оттянул: хоть и не превысили, но в расшифровке команда прошла - это уже нарушение, придется отписываться.

Ну, и показалось ему, что резко ставлю малый газ перед приземлением. Но в процессе разбора мы пришли к выводу, что запас скорости был, и чтобы не перелететь, малый газ был поставлен вовремя. Последовала пара полезных советов на этот случай.

Ну, а потом он сказал, что акт на проверку мне напишет, все хорошо. Когда остались вдвоем, доверительно добавил, что мы, мол, знаем друг друга давно и сами разберемся в ошибках.

Так что, мастер, в организации ты слаб, хотя летать вроде бы научился. Глупо, конечно; давно, видимо, в Москву не летал, забыл, что там варежку не разевай.

А все же полетом, пилотированием, я доволен.

Позавчера из резерва подняли на Москву вместо Ил-62. 164 пассажира, топлива проходит 31,5, а надо 35 тонн: сильный ветер в нюх. Давай мы бегать, искать, где бы подсесть на дозаправку. Перебрали варианты: погода позволяет только в Челябинске и Тюмени. Запросили. Леша сбегал на самолет прекратить заправку, чтобы не более 25 т. Пришел туда - она уже давно заправлена: 34 т. Давай слив. Короче, бегали мы, бегали, ПДСП[43] решила проще: сняли часть пассажиров, чтобы без задержки. Мы полетели довольные: выспались и урвали рейс.

В Москве заходил Леша. Погода была серенькая, нижний край[44] 100 м, видимость 1400. Я освободил себя для принятия решения в сложной обстановке, да и надо давать человеку набивать руку в сложняке. Ну, он зашел хорошо, а уж посадки я так и не ощутил. Было нечто трепетное, эфемерное: так нежно ласкают друг друга губы влюбленных.

Потом поэзия кончилась: на полосе слякоть, и тормоза были просто лишним грузом. Ну, почти. Кое-как срулили. Я восхитился посадкой вслух.

Вернулись сегодня ночью; моя посадка при сильном боковом ветре (на кругу снос был 20 градусов) и болтанке до умеренной - успешно соперничала с прошлой посадкой Леши.

Мне кажется, самое главное при посадке с боковым ветром, помимо того, что поймать ось и не сходить с нее, это замереть перед касанием и чуть добрать на себя: это очень смягчает боковую нагрузку на стойки, даже если появился снос. Самолет при этом очень послушен рулю направления, нет грубого рывка, нос плавно выходит на ось, и остается только придержать переднюю ногу и плавно опустить ее на бетон.

А вот на взлете в Москве были нюансы. Энергично взял на себя, отодрал ногу (100 тонн - это не шутки), подвесил, убрал шасси, фары, установил тангаж по скорости, убрал закрылки, и только стал контролировать уборку предкрылков[45] и соразмерно придерживать скорость, как отвлекла команда штурмана: "Курс 325, на втором - Картино![46]"

Почему 325? Ведь на Картино - 340, это я твердо усвоил, летая еще на Ил-18.

Ввел в разворот, контроль авиагоризонтов, связь с кругом, - и тут загорелось табло "Неисправность второго двигателя". Внимание отвлечено на контроль и синхронность авиагоризонтов, на табло предкрылков, на стрелку радиокомпаса (но почему все-таки курс 325?), а тут горит красное табло! Погасло, опять горит.

Жду доклад инженера, молчит. Спрашиваю, что с двигателем. Отвечает: "Вибрация велика". Ну, убери режим. Кстати, пора бы и номинал; глянул на высоту - батюшки, уже 800! Кричу: "Номинал!" Курс держу 335, смотрю — КУР[47] около ноля, на Картино идем.

Табло погасло. Теперь: почему высота 800? Оказывается, штурман уже доложил "Высота перехода" и самостоятельно выставил мне давление 760 - вот и 800 м. А я не видел!

Ну, слава богу; так, сколько задали? 1500. Все постепенно вошло в колею. Поскорее включил автопилот, чтобы прийти в себя. Собственно, я вполне контролировал ситуацию, но для надежности сразу снял с себя пилотирование.

Потом с Михаилом разобрались: курс на Картино - 335, а если взлет с курсом 137, то 346. Что ему стукнуло в голову, сам не поймет. КУР на ноль, держи и все, тут 20 км. Я больше верю курсовой системе, а АРК ночью врет.

## *30.11*

Кто я? Зачем я? Какое предназначение мне на земле? Так ли живу?

Это вечные вопросы, рано или поздно встающие перед каждым мыслящим человеком. У меня сейчас они встали - не первый раз - под влиянием нескольких будоражащих факторов.

Прочитал очередную книгу Астафьева - я его ставлю наравне с Айтматовым. Под влиянием его произведений чище становится душа, чище и ранимее, чутче; и тем болезненнее воспринимаются неувязки жизни. Спадает с сердца угрюмая короста повседневного делового равнодушия. Острее чувствуешь, что годы уходят, хочется оглянуться и подбить итог.

Прочитал в "Работнице" статью. Видимо, статья программная: какой видится журналу типичная работница наших дней. Статья написана, на мой взгляд, прямолинейно. Упор делается на русский авось и широту души. Последнее я принимаю, широта сейчас - редкий дар. А вот авось...

Дело личных симпатий и антипатий, но грубое, мужеподобное лицо на обложке, в морщинах вокруг рта - мне лично не очень... Ну, да с лица воду не пить. Однако статья, где прямо упоминается, что много наломано дров... и точно, такая наломает!

Детей у нее пятеро, от двух браков, да внук, равный возрастом младшему сыну, - "детей никогда не боялась". Значит, много детей - так сейчас надо государству. Дерут обои, царапают мебель, не слушают мать, - у нее на них нет времени. Кормит кулешом (сразу первое и второе) из ведерной кастрюли. Напрашивается почему-то: "Нынче дали нам, друзья, целый чан ботвиньи..."

Короче, свила гнездо, "как жила - отчаянно и рисково".

Осенью бьет шишку в тайге: "Особая острота чувств, которая что-то важное приоткрывает ей в самой себе и наполняет сердце буйным восторгом". Естественно, такая она и в жизни. Оптимист безоглядный. Семью строила на авось. Оправдание: "другие всю жизнь вымеряют, а тоже просчитываются".

В работе: бесстрашие, широта, удаль. Она электросварщица. Бригадир. Естественно, одна из первых перешла на бригадный подряд. Бригада культурная: двое со среднетехническим образованием. Так что и бригадиру нельзя отставать: заканчивает вечернюю школу. С внуком Русланом. Повышает свою квалификацию на курсах. Трудно - да. Но - в лицо ветер, сопротивление, и т.д., и т.п.

Обязательно - общественная нагрузка: народный заседатель. Понять человека - это для нее главное. Особенно это способно тому, кто сам наломал дров и семью до ума не может довести, а уж есть ли время книги читать, когда любимый отдых - тайга, косьба, чтобы ветер в лицо.

Вот такой человек. Тип.

Я, конечно, с иронией воспринимаю такие статьи. Не дай бог попасться на перо борзописцам. Что же делать тогда мне, с моей, овеянной неземной романтикой, многократно описанной и воспетой небесной работой? С семьей, которую все поголовно считают чуть не идеальной? С общественной партнагрузкой, которую тяну всю жизнь? С моими музыкальными задатками? Нет, лучше не попадаться писакам.

Конечно, нужен идеал. Людям, пролетарскому общественному мнению, надо преподнести его, не слишком вознося, но и не в прозе жизни. Наша публицистика в этом плане ближе к житейским реалиям, а идею вталкивает насильно.

Конечно, иному кажется: вот, тянет баба, вишь - в журнале на весь Союз... Эх, меня бы...

А другой думает несколько иначе. Мне, например, идея больше доходит через эмоции, значит, мне ближе художественная литература. Только настоящая. А где ж ее взять - вот и ловлю каждую книгу настоящего мастера.

Ну а все-таки оглянись на себя. Кто ты есть? Как сотворил себя? Удовлетворен ли? Не застыл ли на месте? Как продолжил себя? Зачем жил и какой оставил след? И многие, многие вопросы...

Детство, послевоенные годы, небогатая учительская семья. Отец и мать с утра до вечера на работе, я сам по себе, у старшей сестры свои дела. Книги, болезни, игры - все в собственном соку. Улица и книги, уклад семьи - вот воспитание.

У отца старенькая машина; я - возле него. С детства научился владеть техникой, инструментом, соображать и делать руками. Любознательность. Рядом с городом аэродром, я там с пяти лет, самолеты - несбыточная мечта.

Работать меня приучали с детства. Жили честно, бедно, но старенькая машина у отца была: самоутверждение. Сосала из нас соки.

Сколько помню себя, одевался просто, и вообще было не до роскоши. К тряпкам не приучен. Научен читать, думать, делать руками, играть на музыкальных инструментах. Чувство коллективизма впитал в духовом оркестре, которому благодарен на всю жизнь.

Учился всегда на пятерки, легко. Из школы вместе с золотой медалью вынес представление, что с моим здоровьем я создан для умственного труда, а также что труд этот легкий.

Два курса авиаинститута начисто разбили это мое убеждение; в результате - тяжелый душевный кризис.

В двадцать лет пришлось принимать первое в жизни ответственное, радикальное решение. Бросил институт и поступил в летное училище. И отрезал себя от прежней жизни. Вышел на свои хлеба.

Летное училище кончал с довольно ясными представлениями о жизни, своем месте в ней и об ответственности. Вошел в аэрофлотскую струю и отдался ее течению, упиваясь романтикой сбывшейся мечты. Продвигался автоматически, потому что не пил и не нарушал. Не ловчил и не рвал из рук (как пел когда-то Утесов), был ровен и дружелюбен с товарищами, и мне повезло, что небо не проверило меня на прочность.

Повидал свет. Бывал и там, где бывали немногие, делал то, что доверяли немногим, познал и каторжный труд, особенно на Ил-14.

На Ил-18 облетал весь Союз. Приобщился к сокровищам цивилизации в лучших музеях страны, а в Третьяковку ходил как в дом родной.

Летал всегда легко. И с людьми работал легко, и не имел врагов. Есть у меня, по нынешним меркам, один недостаток: я всегда думаю о людях и помогаю им. Иногда в ущерб себе. В пассажирах я вижу не объект перевозок, не загрузку, а живых, страдающих от нашей нерасторопности людей. Чем немало удивляю коллег.

Ну и что? Двадцать лет я так работаю. И все это время в основе моего труда - расчет, ограничения, рамки и страх перед наказанием.

Она рабочий и я рабочий. У нее - удаль, широта, бесстрашие. У меня - документы, регламентирующие летную работу. И страх, вечный страх. Страх нарушить. Страх потерять здоровье до пенсии. Страх перед проверяющими. Страх перед врачами. Воспитание, воспитание, начальники всех рангов и мастей. И сознание того, что хоть ты и рабочий, высочайшей квалификации, а встать, гордо глянуть в глаза начальству, послать его подальше, почувствовать собственное достоинство - не моги. Тебя съедят, вышвырнут из системы.

Парадокс. Там, где во имя безопасности людей нельзя нарушать - нельзя и работать без нарушений. Надо брать на себя. И вот на этом, при желании, могут сыграть, поймать на элементарном.

Надо, допустим, экипажу лететь пассажирами на тренажер в Ростов. Есть разовые билеты, нет мест. Я должен их взять стоя. А то сорвется весь график. Это нарушение РЛЭ. Все: поймали, вырезали талон. Таких примеров миллион.

А она может сказать директору: "Да пошел ты... меня везде возьмут с распростертыми". Ее - возьмут. А меня не возьмут. Мы на привязи. Наша дисциплина держится на страхе.

Конечно, я выполняю свои обязанности, косясь на занесенный кнут, но выполняю осознанно, из чувства целесообразной необходимости. Я люблю свою работу, понимаю ее, разумно выбираю из вороха приказов и наставлений информацию, необходимую для работы, разумно забываю отжившее, хоть его никто не отменял; а заработав пенсию - главный наш стимул, - стал гораздо спокойнее и за свое будущее. Теперь уже, случись конфликт с начальством, я буду отстаивать свое достоинство, а если дойдет до выбора: работа или порядочность, - я выберу последнее. За 18 лет заслужил.

Трудно работать командиром корабля. Гораздо легче второму пилоту. Отвечать за всех труднее. Но это везде так. У нас та же бригада, тот же бригадный подряд, так же платят по конечному результату, только КТУ[48] определен раз и навсегда: у командира 1,0, у второго и штурмана 0,75, у бортинженера 0,6.

Единственно: рамки нашей работы исключают какое-либо рационализаторство. Расти можно только в мастерстве, либо в должности. Летаем на том, что дают, туда, куда посылают. Полет наш обнажен, видны все ракурсы и нюансы, оплошности и огрехи.

У нее муж шофер. Прокормить шестерых - надо воровать. Приписывать тонно-километры, ходки, что там еще, я не знаю, продавать налево бензин. Хватать, что плохо лежит, бросать в кузов, везти, договариваться с торгашами, использовать нехватку автотранспорта, короче, использовать автомобиль в личных целях. Или я ничего не смыслю в жизни.

Она тоже с завода несет. С заводов несут на миллионы рублей. Вот и живут. Это на работе она в кирзачах. А в суде заседать - не в войлочных же сапогах. А сапоги стоят минимум сотню. И мебель у них, небось, не самодельная. Она тоже чего-то стоит. И дочка может уйти кататься на горку в новом пальто.

У нас красть нечего. Я не вожу зайцев за деньги, как, допустим, проводники в поездах, это у нас исключено. Своего брата-летчика везешь за стеклянный билет - велик навар. Да и не любитель я выпивать. Я командир Ту-154, у меня средний чуть выше 600 р., это 550 чистыми. Из них 20 - партвзносы. Надя приносит 150. Ну, пусть 700 р. в месяц мы имеем.

Да, у нас все есть. Машину взяли за 7000. Построили гараж и

дачу своими руками. Есть мебель, брали за 1200, давно. Сейчас это стоит вдвое, втрое дороже. Ковры брали по 750 и 900, сейчас они стоят дешевле. Хрусталя у нас практически нет, так, стекляшки: рюмки, салатницы и пара ваз под цветы. Пианино, аккордеон, цветной телевизор, магнитофон, радиола. Книг сотни три-четыре, в основном, классика, собирали где попало - но для чтения. Золото у Нади есть: три колечка, цепочка с медальоном. Шапки две: из соболя, что я еще на Ан-2 добывал, да из норки. Шуба цигейковая за 450 р.

Нет у нас ни дорогих сапог, ни заморских тряпок. У ребенка к 16 годам нет джинсов. Нет ни кожаных пальто, ни адидасов всяких.

На что же уходят деньги? Мы много ездим. Каждое лето на море. Фрукты и книги покупаем без меры. Надя часто лечится на курортах. На сберкнижке лежат две тысячи на всякий случай. А так тратим деньги не задумываясь. Берем и берем. Глядишь - новая зарплата. Мы деньги тратим на комфорт: надо — купил, и душа не болит.

Живем себе спокойно. Скучаем друг без друга, радуемся, когда вместе. С удовольствием рассказываем, и расспрашиваем, и слушаем друг друга. Дочь уже невеста, выросла незаметно, скоро уйдет. А пока - родное гнездо, место отдыха, бесед, уюта; конечно, бывают и споры, и проблемы. Но у нас дома хорошо, и все друзья знают это и любят нас за это.

Как нам удалась семья, это тема отдельная.

Но бия шишки в тайге, вряд ли этому научишься. Хотя... может, я слишком самоуверен.

Вчера проверял меня Кирьян (мы так зовем нового командира эскадрильи за сходство с известным киногероем). Летали в Благовещенск. Он со мной еще никогда не летал. Я, конечно, старался, ну, и от старания немного обос... При заходе в ясную погоду увлекся выдерживанием высоты на кругу, и только после третьего разворота вспомнил, что еще не выпущены шасси. А скорость 420 и боковое удаление 7. Стал энергично гасить скорость, набрал 50 м высоты, выпустил шасси, пора закрылки на 28, уже подходит ограничительный пелен[49]г, а колеса еще не встали на замки. Гашу скорость; как только погасли красные, ввел в разворот с одновременным выпуском закрылков и потерей высоты, следя за директорными стрелками, тут же дал команду выпустить фары, и уже пора закрылки на 45. Кирьян сам переложил стабилизатор, едва успели прочитать карту, включить фары, все это поспешно, а тут еще попутная составляющая ветра; короче, все второпях, внимание едва успевало переключаться.

Сел я нормально, с едва заметным - но толчком. Акселерометр показал 1,3, но это когда я гасил скорость на кругу, а так, скорее всего, 1,2.

И что же? Когда я заикнулся, что не выдержал высоту, что скомкал заход, Кирьян засмеялся. Вот так, мол, и надо заходить, нечего тянуть этапы по несколько километров на режиме.

Пока мы готовились, Красноярск закрылся: снегопад, коэффициент сцепления[50] 0,28. Естественным было ожидать очистки полосы, это часа три. До вылета было еще полтора часа, и я заказал телефонный разговор с Красноярском и придержал посадку пассажиров, думая о них как о живых людях, которым неприятно толкаться на досмотре, а потом опять в вокзал, и опять досмотр. Пусть уж подождут в вокзале.

Красноярск дал официальное закрытие на два часа и дополнительно обещал дать информацию о нашем вылете за полчаса до времени вылета по расписанию.

Кирьян не похвалил мою инициативу: мол, сажай, и пусть пассажиры ждут в самолете. Но тут пришло известие из Красноярска, что сцепление 0,32, и мы приняли решение вылетать. Дали команду сажать (за 45 минут до вылета), подписали и пошли на самолет. И видим, что не успеют посадить вовремя. И корячится задержка по нашей вине - по моей лично. Хотя я кругом прав: задержал я посадку заранее, когда еще шла регистрация; дал команду сажать за 45 минут, а по технологии регистрация заканчивается за 40 минут. В случае чего, могли списать на метеоусловия: действительно, Красноярск закрывался и нам обещал информацию за 30 минут до вылета. Но факт налицо: если бы мы не задержали посадку, то вылетели бы по расписанию.

Кирьян по радио стал подгонять их, да так наступательно, стал качать права. Это, в общем-то, бестактно (если в аэрофлоте существует такое понятие); диспетчер обиделся и стал обвинять нас. И, реши он довести дело до конца, навесил бы на нас задержку, а там разбирайся. Хорош дипломат Кирьян!

Ну, посадили они нам все-таки вовремя. Взлетели за 4 минуты до последнего срока. И пассажиры не мучились. Но кому кроме них это надо.

Набрали эшелон - автопилот не держит высоту. Пришлось корректировать тангентой вручную, но это неудобно; я отключил продольный канал[51] и стал выдерживать высоту штурвалом, по авиагоризонту и вариометру[52]. А надо сказать, что на приборной скорости 500[53] это не очень легко. Но постепенно втянулся.

Дома заходили при сильном боковом ветре, который потом

стал встречным. Я немного дергался, видимо, устал уже; когда вышли из облаков, вывел правее полосы, исправился. Опять же: вошел в глиссаду на 50 м выше, и тут еще стих встречный ветер; пошли выше глиссады 20, 15, потом поставил режим 78, скорость стала падать, над торцом я чуть убрал вертикальную скорость[54], ожидая просадки, выровнял чуть энергичнее, где-то на 3 м, слышу, Кирьян толкает от себя, я не дал; и так, борясь, снизились до метра, потом я пересилил, и сели мягко: 1,15. Сцепление было 0,3, долго катились.

На разборе Кирьян сказал: продолжайте в том же духе. Солодун бы сказал совсем другое, а уж Репин бы вообще изнылся.

Я Кирьяна понимаю. Его вполне устраивает новый экипаж со столь требовательным к себе командиром.

Ну, бог с ним, а сам-то я когда же начну чисто летать? Что ни полет, то нюансы. Конечно, с проверяющим летать труднее, как с любым новым членом экипажа; истинно раскрываешься только при самостоятельной работе. Но — такое время: проверяющим летать надо, их много, рейсов мало; приходится мириться. У нас вторые пилоты совсем не летают.

Леша ушел в УТО[55] на месяц; пока дали мне Юру Шакирова, я его знаю с Ил-14.

Вчера из резерва подняли нас утром на Норильск. Накануне была сбойная ситуация: долгожданный циклон, что крался к нам с севера, наконец-то обрушил на нас свои миллионы тонн снега, намел сугробы, засыпал дороги, закрыл аэропорты.

Скопилась масса самолетов, тысячи людей; надо было что-то делать. Аэродромная служба свое дело сделала: казалось бы, в пургу, в метель, в ветер, - какой смысл чистить полосу. Но упрямо разгребали снег машины, мели, чистили, сушили. Метель все мела, трудно было предсказать, когда же все стихнет.

Приехало начальство, чтобы умелым, четким руководством помочь побыстрее справиться со стихией и отправить измаявшихся людей. Начальник управления, видимо, тщательно проконсультировавшись у синоптиков, дал решающую команду: отбой всем, пассажиров отпустить до утра следующего дня. Объявили. Народ побежал на автобусы.

Через час непогода утихла. Аэродромная служба, проявляя чудеса героизма, отстояла полосу, добившись небывалого коэффициента сцепления - 0,5. Но... дороги замело, автобусное движение до вечера прекратилось, народ застрял кто где, а порт стоял.

Теперь спешить было некуда. Одна неграмотная команда свела на нет все усилия. Всю ночь не спеша чистили перрон,

забитый самолетами. К утру, отчаявшись добраться домой и отдохнуть, проведя ночь на ногах, отказались лететь экипажи. И вот нас подняли на Норильск.

Слетали мы хорошо. На взлете была сильная болтанка, но по морозцу мы быстро выскочили сверх облаков. Дул сильный встречный ветер, и мы, идя на 10600, прикидывали, что назад придется идти пониже: на высотах от 9 до 10 тысяч будет попутное струйное течение[56].

Юра садился в Норильске, выровнял для гарантии повыше, так как там посадка на пупок, досаживал на углах атаки, но мягко. Я не мешал.

Взлетал обратно тоже он; я оставил себе посадку в Красноярске, ожидая той же болтанки.

Интересное ощущение, когда самолет, выныривая из глубин атмосферы, снизу начинает входить в струю. Визуально гигантской воздушной реки не видно, но как вблизи поверхности воды есть волны и завихрения, так существуют они и в струйном течении.

Воздушный Гольфстрим принял нас в свои объятья, плавно покачивая, и понес, добавив к нашим девятистам свои сто восемьдесят километров в час. Грех было бы не воспользоваться на дармовщинку. Только жаль, наши эшелоны не всегда совпадают с максимумом струи: на этот раз на 10100 мы шли по самому ее верху, и вместе с ростом скорости нам досталась приличная тряска.

Заходили дома в болтанку, скорость плясала, у земли был небольшой сдвиг ветра; постепенно от плавных движений штурвалом и ожидания, что машина сама выправится, я переходил к энергичному, жесткому пилотированию. Все сужался и сужался клин возможных отклонений; движения штурвалом становились все энергичнее, короче и точнее, команды - четче, резче; наконец долгожданные пять метров, малый газ, три, два, метр, - и с затаившимся дыханием я уложил лайнер на то место, куда целился.

Сегодня стоим на Одессу. Сбойная ситуация продолжается. Опять пурга, а рейсы за вчерашнее число еще не разгребли. Самолеты еще не вернулись; у нас пока задержка. Памятуя опыт неудачников, приезжающих в такую пору на вылет, и толкающихся сутками в штурманской без надежды на место в гостинице, мы сидим дома на телефонах. Это счастье, у кого есть телефон.

## *4.12*

Все летим и никак не улетим. Прошли сутки, ситуация не проясняется. Вчера весь день мела пурга, порт закрылся до утра. Сейчас начали разгребать, но метет опять, правда, слабее. Сижу на телефоне.

Все мои записи связаны только с работой; я не касаюсь других сторон, своих интересов, увлечений, а их достаточно.

Одно меня увлекло уже давно - желание писать.

Ну, графоманов хватает. Однако, читая мемуары пилотов, вижу, что в них отражена, в основном, только работа. Так для этого я веду дневник. А вот совершенно не освещается все то, что вокруг работы, но с нею непосредственно связано. Это быт, образ жизни летчика, его родные и близкие, это, наконец, мысли. Не в обиду будь сказано, герои всех этих книг получают и выполняют приказ, долг, на досуге мечтают о лучшей жизни, - и описание не выходит за рамки обыкновенного бесталанного газетного очерка, не тянет на большее.

В этом отношении Сент-Экзюпери стоит намного выше; но он писатель, интеллигент, граф, наконец. Он сложен; в молодости, читая его, я многого не понимал и пропускал. Да и сейчас, признаться, не все понимаю.

Хочется написать книгу для молодежи, такую, чтобы ее было интересно читать, чтобы в ней была и романтика, и правда, и чтобы как-то открыть ребятам глаза на жизнь.

В художественном отношении я не достигну высот: мне не дано. Но я могу грамотно и понятно изложить свои мысли без скучной дидактики. Мне хочется писать, как пишет хирург Федор Углов: он постоянно приводит примеры из жизни, приоткрывая дверь в кухню хирургии, - но не в ущерб основной мысли. А читается взахлеб.

Когда я был мальчишкой, то мечтал о такой книге, где описывалось бы, какие рычажки и кнопки надо двигать и нажимать, как ведет себя самолет, самое таинственное для меня железное существо. И еще я вынес из детства любовь к тем книгам о море, где бимсы и салинги, ванты и шкоты, - и до сих пор их с удовольствием читаю, и изучил, хоть и не моряк, всю парусную терминологию.

А еще пацаном нашел где-то "Руководство по летной эксплуатации штурмовика Ил-2", цветное, с картинками, где стрелками показано, куда что нажимать. И, сидя на чердаке, высоко над землей, упивался им и мечтал...

Вообще-то я склонен к скучному нравоучительству, одним

словом, зануда. Вот если преодолею это в себе, то, может, что-то и получится.

Жаль, что мне не дано многоцветье художественного видения мира. Но, видимо, профессия накладывает отпечаток на все.

Я попытался сочинить несколько рассказиков, вернее, описать то, что было. Описал, как на моих глазах четвертовали самолет, на котором я летал, и который как памятник был установлен прямо у меня перед окнами. Описал, как искал и нашел потерпевший катастрофу Ан-2 и что при этом чувствовал. О последнем полете командира тяжелого самолета, который в сложных условиях боролся до конца и умер за штурвалом, - то, что возможно с любым. О катастрофе в Омске.

Все это сыро, слабо, требует доработки, поэтому я пока скрываю эту графоманию от родных и близких, чтобы избежать излишней нервотрепки.

Мне стыдно говорить: вот я пишу книгу. Писатель для меня все равно что бог. Нет, я веду заметки. Потом, может быть, соберу все вместе, исправлю, проверю временем свои ощущения, может быть, осмелюсь дать кому-то прочитать.

Хотя смог же Дэвис написать свою книгу "Пилотирование тяжелых самолетов". Очень любопытная книга.

И все же, создать книгу, добиться ее издания - для меня все это далеко и зыбко. Я понятия не имею, как это делается. И прославиться не хочу, и денег мне не надо, гонораров. У меня такие скромные запросы. Но очень хочется дать молодым интересную книгу, где главный героизм - героизм будней. То пишут о войне, то о Чукотке, - но все о малом периоде времени, об экстремальных ситуациях. А я хочу - о сегодняшнем, благополучном, сытом, обеспеченном времени.

Слетали в Одессу. После полуторасуточного ожидания на телефоне выехали, наконец, на работу, там протолкались еще три часа - своя игра - и, наконец, взмыли.

Весь рейс прошел под давлением чувства спешки. Дело в том, что, согласно поступившей информации, Одесса с 00 до 7.00 закрывается на ремонт; у нас же по расчету хватало времени, но в обрез: по часу на стоянки в Уфе и Донецке.

Естественно, в Уфе загрузили 6 тонн груза - задержали, и в Донецк мы прибыли с опозданием против нашего расчета. Жалко было оставлять пассажиров на 12 часов в вокзале, и я пошел в АДП, преисполненный решимости уговорить Одессу принять нас.

Но оказалось, что наша информация о закрытии Одессы устарела на три месяца, и мы тревожились напрасно.

Полеты были без замечаний. Поймали два сложных захода.

Обратно задержались загрузкой в Донецке и домой прибыли глубокой ночью. Новосибирск предупредил нас, что в Емельяново[57] видимость 200 м, и последний час полета прошел в напряжении. Пришлось выходить на привод на 10100 без снижения; наши ожидания об улучшении не оправдались, и мы, набрав в развороте 10600, направились в Томск.

Но тут судьба смилостивилась, видимость улучшилась до 1500, мы рухнули вниз и за два круга потеряли высоту. Болтало, я принял решение заходить с закрылками на 28, чтобы отодвинуть ограничения по скорости и улучшить управляемость.

Метров с двухсот стих ветер, пропала болтанка, и мы мягко сели на заснеженную ВПП с чувством какого-то разочарования легкостью посадки.

Через десять минут опять замело. Через двадцать - стихло. И так до утра.

В полете я прочитал статью в "Воздушном транспорте" о роли профессиональных и психологических факторов в подготовке пилотов. Особый упор делается на оценку общих способностей пилота. Прослеживается прямая зависимость: уровень общих способностей - уровень мышления - уровень критичности - уровень профессионального мастерства - уровень безопасности.

И хоть я, несколько самоуверенно, не отказываю себе в достаточно высокой оценке способностей и уровня критичности, а также несколько аффектирую отсутствие высшего социалистического образования - как не нужного лично мне для повышения мастерства, - все равно это не повод для самоуспокоенности. Мастерство пилота настолько зыбко, аморфно, подвержено воздействию стольких факторов, что говорить о нем как о чем-то стабильном, железном, - позволительно разве только журналистам.

Раз на раз не приходится. И на краю гроба, как говорится, не дам я гарантии, что стопроцентно обеспечу безопасность. Но как же тогда работать, возить людей?

Тут у каждого свой метод обретения уверенности в себе. Меня иногда выручает неизменное "Чикалов летал на 4..." Выручает психологическая обстановка в экипаже, над улучшением которой я постоянно работаю. Однако в сложной ситуации в животе все равно возникает холодок: "Как - это я, сейчас, через пару минут, начну весьма рискованное дело и справлюсь?"

Потом, уже в процессе борьбы, когда думать некогда, холодок проходит, а к торцу полосы все чувства настолько сконцентрированы, что кажется, мозг сжимается до размеров

грецкого ореха. (А может, он такой и есть?)

Володя Заваруев сделал первый самостоятельный полет. Дай ему бог, как говорится. С удовольствием работал с ним; может, и он когда вспомнит меня добрым словом.

А Миша Макаров умер. В 47 лет - рак мозга. Жалко терять товарищей. А хоронить - тяжко.

А ведь умру я - вспомнит ли меня хоть кто добрым словом? Я ведь нелюдим. Ни с кем не пью, разборчив в дружбе, чаще сторонюсь людей. На работе со всеми ровен, доброжелателен. Навязываемые мне отношения не принимаю, все сам по себе. Мне тягостна была бы дружба с человеком, не разделяющим мои взгляды, и невозможны отношения с навязывающим свои. И наверняка многие считают меня высокомерным. Но это не так.

Тут бы от комплекса неполноценности убежать, а уж о самоуверенности и говорить не приходится. За высокомерие вполне можно принять мою стеснительность, от которой я сам мучаюсь.

Но уступать в навязываемых мне отношениях я не намерен. Если бы это понимали те, у кого вся жизнь построена на знакомствах, "нужных" людях.

Люблю одиночество. Устаю от информации. Устаю от толпы. Старею?

Мутный поток информации захлестывает и так едва тлеющие огоньки истинных человеческих ценностей. А без них зачем жить.

Кому нужно трудолюбие как самоцель? Жалок человек, понимающий, что нельзя сидеть без дела, - но не ведающий, как это можно просто сидеть и мыслить. Он сам вкалывает с утра до ночи, воспитывает так же своих детей, - внешне это выглядит очень порядочно, нравственно, а на деле - от бездуховного. Или труд уже сам по себе духовен? Труд раба? Но видно же, что когда человек считает сидение и болтовню с семьей, с детьми,- пустою забавою и идет от семьи в гараж, потому что там - дело, дело, дело, - это перекос нравственный. Эдакий гомо вкалывающий.

Но ведь вначале была мысль, потом - слово, а потом уж действие - не так ли?

Я уже не говорю о вещизме. О стремлении добыть, добыть, добыть, - честным трудом, заработком, приработком, шабашкой, двадцать пять часов в сутки...

Как мне мало надо. Я всю жизнь проходил в форменной одежде. Один гражданский костюм за десять лет...

Да в тряпках ли дело. Я мыслю - и мне не скучно жить. Скучны бриллианты.

Даже эта графомания - труд над душой. Я разбираюсь в себе.

Но это — не эгоизм, потому что, становясь лучше, я больше даю и окружающим. Нечто толстовское.

Сегодня лечу в Ростов. Снова ночной полет. Сколько ночей я не доспал? А не жалею.

## *9.12*

К вопросу о критичности мышления. Я всегда старался сопоставлять свои действия с идеалом. Зачем это стремление, нужно ли оно?

Безусловно, можно жить, как трава. Это один полюс. Другой - это идеал. Почему одни живут так, а другие - наоборот?

Ну, естественно, критичность воспитывается с детства. Но это основные задатки, примерно у всех они одинаковы. То нехорошо, то - хорошо. А вот взять взрослых людей, самостоятельных. Один говорит: хочу пива; пошел, взял, пьет, доволен. А я думаю: а не принесу ли этим неприятности своим близким? Это, пожалуй, ближе к другому полюсу.

Откуда у меня взялось это? Я рос очень инфантильным, до 15 лет чуть не в куклы еще играл. Рост самосознания начался лет с 18. Причиной его была неудовлетворенность собой. Слаб физически, неловок, стеснителен. Не дается то, это. Не умею работать, заставить себя. Робок. Комплекс неполноценности.

В то же время много читал; естественно, перед глазами идеал. Зависть. И решение: докажу им всем...

А рядом росли те, кто не знал комплексов, и слова-то такого не знал, и не стремился к идеалу. И доказывать ничего не надо было. Пока я повышал уровень своих претензий в духовной сфере, ровесники, не знающие комплексов, подвизались в материальном, потому что оно ближе к тому, ихнему полюсу.

Видимо, годам к двадцати у человека уже складывается стремление. Стремление к удовлетворенности собой, достигаемой набором примитивных приемов: нажраться, поймать кайф, сойтись с женщиной, надеть яркую тряпку, показать себе подобным, что имеешь все, ощутить их зависть.

И тогда вокруг складывается мнение о тебе - из завистливых взглядов. И начинаешь сам о себе так думать. И создаешь комплекс собственной полноценности, культ себя.

Для меня все это было неважно. Бывали вывихи, конечно. Как-то захотелось разбогатеть. Чтобы не зависеть от обстоятельств. Но вовремя пришло понимание, что урезая себя в погоне за богатством, ничего не приобретаешь, а теряешь многое.

Тому человеку такое и в голову не придет, потому что этого не может быть никогда.

Можно урезать в низменном. Недоесть. Недоспать с женщиной. Не выпить. Не расслабиться. Надеть немодное.

Кстати, смешно. Не могу понять, чем модное лучше

немодного. Чтобы выглядеть престижнее в глазах тех, кто у другого полюса? Нет, умом-то понимаю... душой - нет.

Но нельзя урезать в человеческом. Это преступно. Раз отказав в доброте, станешь недобрым. Раз украв, станешь вором.

Нельзя сказать, что я родился таким. Я себя сделал таким. Иногда делал из чувства долга, повинуясь велению разума; иногда по велению сердца.

Но ведь воспитать можно любые качества. Сколько было разброда и шатаний, и вывихов, - пока не пришел к выводу, что вечны порядочность и доброта, любовь и самопожертвование, умеренность и скромность.

Спрашивается, зачем все это пилоту? Которому думать-то незачем - все для него уже придумано. Крути штурвал и немного соображай. Зачем это шоферу, слесарю, токарю, пекарю, солдату?

Не знаю. Мне это надо. Я - тот человек, к которому через века обращаются Рафаэль и Гомер, Данте и Пушкин. Это для меня они писали, это меня они себе представляли как взволнованного и благодарного потомка. Для меня миллионы людей сохранили и пронесли сквозь шелуху мод, ужасы мора и войн, сквозь сиюминутность и грязь бытия, - все лучшее, что создано человеческим гением. И я не могу быть травоядным.

Значит, мое место - в цепочке лучших. Я должен осмыслить переданное мне и, добавив свое, передать дальше. Должен!

У меня растет дочь. Сегодня ей 16 лет. Я лепил ее по своему образу и подобию, и, может, еще успею кое-что добавить. Но, в основном, эстафету я передал. И все-таки боюсь: слаб человек, а море шелухи все глубже...

Хорошо знаю, что останавливаться нельзя, что созданное оплывает от покоя. Поэтому и копаюсь в себе, борюсь с вечной душевной ленью.

Конечно, в мастерстве пилота очень важен критический подход к делу. Те, кто это отрицает, оставили полеты, большей частью, не по своему желанию.

Восемнадцать лет я вожу, вожу - людей, грузы, почту. Я ямщик. Никаких подвигов мне не довелось совершить. Но возил больных - старался помочь, возил пожарных - старался помочь, возил и вожу просто здоровых людей - стараюсь помочь. Стараюсь везти мягко и безопасно, сажать нежно. Но при этом строго сужу себя за промахи, ошибки, отклонения, лень, небрежность.

Я всегда старался не мешать людям. Не прыгать в глаза. Уступить, сделаться маленьким и незаметным, прошмыгнуть мимо, никогда не оттаптывал ноги в борьбе за существование.

Требовать с других не умею. Каждый должен требовать с себя и винить прежде всего - себя. А с других - конечно, требовать

надо, и строго, особенно с разгильдяев. Но я для этого не гожусь. Это моя беда. Я лучше покажу, как надо, своим примером.

Пишу и чувствую, как дремучи мысли, как примитивны и бессвязны слова, как не хватает мне общей образованности, как закоснело мышление, как не развито перо. Не могу не только выразить, но и разобраться, что выражать.

Правда, разговаривая, в основном, российским матом, сильно не разовьешь мышление и речь. Видно, близок мой потолок. Да я и не претендовал на сильно высокое. Для работы над собой необходимо время - я его трачу на работу и семью, и львиную долю - на работу, в ущерб семье.

Для развития речи нужны и библиотека, и общение с людьми, близкими по духу. Над книгой надо думать, много.

Где же набраться времени.

И КПД мышления низок. Я все с большей завистью читаю статьи, рецензии в "Литературке" - ведь авторы свободно оперируют этой галиматьей, а для меня темный лес. Читая классиков, правда, чувствуешь себя тоже как бы в лесу, где-то в траве, у корневищ: дышишь свежестью, видишь мощные стволы, но не дано увидеть вершины и охватить взглядом все.

И все-таки я туда стремлюсь. И возникает жалость к скопищу людей у пивного ларька, в каждом из которых, может, и правда, убит Моцарт...

Но не всю же жизнь летать. Уйду на пенсию, появится время. Только бы не охладеть, не состариться преждевременно, не перегореть. И может, на смену удовлетворению от преодоления пространств на лайнере придет удовлетворение от постижения мира другим, косвенным путем.

## *11.12*

Обратный рейс задержался из-за тумана, мы вылетели поздно и приземлились дома в 23 местного. Домой добрался в час ночи. Сонная Надя вышла, ткнулась носом в мое холодное пальто и пошла добирать.

Я вымылся, лег в супружескую постель, обнял жену и затих. И она не спала, и я не спал, и думали мы об одном. Что больше недели я болтаюсь из рейса в рейс, что она ждет и тоскует, и, помимо нерешенных семейных проблем, есть еще простые человеческие желания... но осуществление их физически невозможно, потому что силы отданы работе.

Я лежал, как выжатый лимон, чувствуя, что сердце судорожно

колотится, а мышцы никак полностью не могу расслабить, особенно левое бедро. Это не первый раз; в общем-то, это после полета уже привычное ощущение. Летом из-за этого я уже загремел на две недели на чердак с кардиограммой.

Бывали у меня периоды, когда с работы с радостью шел домой, а из дому - на работу. Бывало и так, что работа казалась каторгой, и идти на нее не хотелось. Случалось, и домой с работы не тянуло. Всякое в жизни бывает.

Но сейчас соотношение между домом и работой предстало для меня в совершенно новом качестве. Работа раскрылась для меня своей творческой стороной, отношение к ней стало на порядок выше - как способ самоутверждения. А дом стал тихой гаванью, местом восстановления сил, эдаким профилакторием. Но ведь есть еще женщина, любящая и тоскующая, в вечном ожидании... Ей пока вроде нужен не только бумажник...

А у меня на нее нет сил. Нет желаний. Есть только ощущение тепла, да ощущение вины. Есть надежда, что вот наступит отдых, все образуется, вернутся силы...

Я всегда считал, что профессия в жизни человека должна занимать определенное - и не более того - место. Наряду с женой, детьми, работой над собой, отдыхом. Вот наглядный пример, как работа заслоняет все и какой становится от этого жизнь.

И ведь летаю-то я по 40 часов в месяц. И в рейсах сплю, отдыхаю, сутками. Ведь три года назад я мог летать и по 90 часов.

Все нервы. Организация работы и выходных. Переход в новый аэропорт. Дорога на работу и обратно. Ночи, ночи за штурвалом. Перетасовка расписания. Перебои с топливом. И все упирается в отдых. И все за счет отдыха. А человеку нужна нормальная жизнь.

Вот трудности. Вот трудовой героизм. Вот накал, вот полная отдача, энтузиазм и прочие фанфары. И еще, между прочим, надо немножко летать и обеспечивать безопасность.

Валера в Ростове поехал к родне, нажрался там - слаб человек! - и явился пред ясные очи дежурного врача. Я спал, врач меня растолкала, и стало вырисовываться ЧП с грохотом на все министерство. Уложили мы нашего героя спать и пошли уговаривать доктора. Уговорили, благо, еще более суток было до вылета.

Утром, проспавшись, Валерий Алексеевич пал на четыре кости. Клял себя, и родню, и каялся, и извинялся. Ну что ему скажешь. Я подумал и поступил, как мне подсказывал опыт: простил и не стал больше на эту тему разговаривать. Так у меня было с Витей, еще на Ил-18, было и со Стасом, года два назад, - правда, по другим поводам. Но ребята поняли, и благодарны мне

по сей день, и верой и правдой искупили свою вину. Думаю, и ему урок пойдет впрок. Но, конечно, контролировать его придется.

Но головка у меня два дня болела.

Прилетели мы, как я упомянул, поздно вечером, а уже на утро стояли в резерв. Договорились в АДП подъехать на пару часов позже. И вот сидим в насквозь промерзшем профилактории, ждем вечера. За бортом днем было минус 41, сейчас не меньше.

Зашел в отряд, меня тут же вызвали в плановый отдел и оттянули за полет в Москву. Мы тогда везли неполную загрузку: из-за ветра пришлось взять больше топлива, и ПДСП ничтоже сумняшеся сняла 20 человек.

Так вот: у нас взлетная масса была без 23 кг сто тонн. Нас попросили взять еще одного человека. Ну, одного можно, спишем 50 кг топлива на работу ВСУ[58]. Попросили еще двоих. То ли семья, то ли на похороны, это неважно. Мне всегда больно, когда остаются пустые кресла. Да и кто их точно взвешивал, пассажиров.

Взял я и этих двоих. Леша стал химичить в ведомости, ну и нахимичил, где-то что-то отминусовал. И вот меня вызывает тетя Маша и тычет мне в лицо, что из-за меня предприятие потеряло пассажиро-километры. И что мы не боремся за загрузку. И что один плановый отдел только и борется. И что меня надо наказать, составить акт. И что нас много таких. И за нас надо, наконец, браться.

У них там подклеены отрывные талоны на всех, и выходит, что по талонам есть, а в ведомости не хватает. А отчет, и учет, и подсчет ведется по нашим пилотским бумагам, хотя буржуй бы просто подсчитал деньги за билеты в кассе, то есть - по конечному результату.

Остальные пассажиры улетели вечером на другом самолете. И там к бумагам приклеены эти три корешка, а фактически трое улетели со мной. Корешки на месте, деньги в кассе, пассажиры давно дома, а показатели хуже. Вот главное. Показатели. Премиальные.

Короче, я оказался мелким вредителем. Леша переживает. Ну, на будущее урок.

К концу августа, бывает, ломятся пассажиры на самолет. И билеты у них есть, на любое число, "с открытой датой". Ведут по блату, и сами идут, где-то пролазят. Надо людей везти. Что греха таить, беру на приставные кресла, вопреки инструкциям. Жалко людей. Ну, полетят с меньшим комфортом, но пристегнутые, как все. Но по закону нельзя. А я нарушаю. Самолет должен выручать

людей. Что толку возить воздух. На Москву и Магадан всегда остаются пустые кресла. Ну, не рассчитан наш лайнер на такую дальность, приходится брать и втискивать в сто тонн веса лишнее топливо за счет пассажиров.

Так неужели пара лишних человек повлияет на безопасность полета?

Но встают на пути простых и очевидных на взгляд простого пилота решений рогатки параграфов, форм, букв, статей, через которые не пробиться. Кто-то же должен разрешить - в случае крайней необходимости, на усмотрение командира корабля, - брать на приставные кресла, потому что пассажиру кроме уменьшения комфорта хуже не будет. Сколько я их возил - на похороны, по горящим путевкам, экипажи в командировки... Брал и беру на себя. А тот, вверху, - тот не берет. Зачем ему. Он уже наверху. Головная боль. Или ему некогда. Или не с той ноги встал. Или плевать.

Конечно, есть предел всему. Самолет не может безопасно поднять больше, чем положено.

Летали с весом 98 тонн. Пробили 100. Значит, можно, резервы есть. Кто взвешивал пассажиров? 80 кг, и все. Иногда везешь подростков: билеты взрослые, а вес бараний; места остаются. Явно меньше полетный вес - а нельзя.

А из Ташкента везешь летом: человек без шубы считается 75 кг, но у каждого по четыре пудовые дыни на горбу, а взвешивают только багаж, а дыни - так, ручная кладь, ее, в среднем, по 5 кг пишут. Заведомо тонны две лишних, но не подкопаешься, да и кому это надо. И везем, но реально прикидываем, что к чему.

Но нельзя и без рамок. Я возьму двух, тот - десять. Значит, надо придерживаться строго.

Или завопить на разборе и потребовать от всех строгого исполнения всех документов? За дурачка примут.

Но душа болит, когда просятся один-два человека, слезно молят.

Я презираю проводника, дерущего с пассажиров деньги в поезде. Сам я ни копейки с этого не имею - мне и так хватает. Так зачем мне бесплатная доброта?

Людей мне жалко. Жизнь наша жестока. Законы несовершенны. И сяду я когда-нибудь за это. Но все равно беру. Я верю, что доброта передается и умножается.

Никто и никогда не интересовался мнением рядового пилота. Нет в министерстве отдела рацпредложений, все через эстафету начальства. С одной стороны это целесообразно. Но я не очень-то лез бы со своими рацпредложениями к своему задолбанному

текучкой летному начальству.

Правда, был прецедент. Года два назад обратилось к нам командование отряда с просьбой. В связи с громоздкостью и неувязками в РЛЭ Ту-154, основном нашем рабочем документе, - подавать свои предложения и замечания. Это, мол, по всему аэрофлоту кампания.

Ну, и я подал пару. О нумерации страниц - это ж надо нагородить такого, что сам черт ногу сломит в нашей нумерации. Я в своем личном РЛЭ пронумеровал все страницы, почти тысячу, от первой до последней, по-старинному, чернилами, все сноски привел в соответствие - и стало просто. Ну, нельзя же так: "Смотри рис. 5.3.6. на стр. 5.3.7.11".

И об использовании кнопки внутренних интерцепторов[59] при посадке на скользкую полосу - чтобы в момент касания покрепче припечатать самолет к полосе.

С тех пор ни слуху, ни духу. Ждем.

Дельные и научно обоснованные предложения Учебно-методического центра ГА[60] - и те годами лежат под сукном. Пока сменится замшелое начальство. Пока подойдет очередь. Пока отдадут на подпись. Пока высохнут чернила. Пока размножат. Пока разошлют. А оно уже и устарело.

Поэтому надо исходить из требований реальной жизни. Приспосабливаться к обстоятельствам.

Вот уж что пилоты умеют, так это приспосабливаться. Такая уж профессия гибкая, требующая умения переучиваться, перестраивать навыки, иной раз на 180 градусов.

Особо это видно на примере самого сложного элемента полета - посадки.

Сначала сажали как обычно. Малый газ - и добирай на себя. Но машина с мощнейшей механизацией крыла[61] ведет себя несколько по-другому, чем те, на которых мы раньше летали. То почему-то падает до знаков, то, наоборот, перелетает.

Решили уменьшить вероятность перелета: разрешили включать в воздухе реверс[62] на высоте не выше 3 м. Пока переложатся створки, пока двигатели выйдут на режим - тут тебе и приземление, и уже тормозит. Отлично!

Но метод посадки стал уже другой. При включенном реверсе от нижних струй газов образуется под самолетом воздушная подушка. И добирая на себя, пилот поддерживает самолет на этой ненужной подушке, потом теряет скорость и грубо падает.

Стали в момент включения реверса в воздухе давать чуть от себя. Все образовалось.

Значит, теперь на этом самолете посадка наоборот: малый

газ, реверс, - и чуть от себя.

Научились мы сажать машину быстро и надежно, стали так летать.

Потом пошла серия боковых выкатываний. Сейчас-то ясно: самолет отсеивал, скажем так, легкомысленных пилотов. Конечно, есть вина конструкторов: при включенном реверса руль направления[63] обдувается верхними струями газов и неэффективен на пробеге. Но кто умел выдерживать направление пробега до того - то и после нововведения так же выдерживал. А кто не умел, тому нововведение усугубило его ошибки. Те, кто привык шуровать ногами на посадке и пробеге, как выкатывались, так и выкатываются.

Разобрались в аэродинамике, запретили включение реверса в воздухе. От греха. Теперь разрешено включение реверса только после опускания передней ноги и убеждения пилота в прямолинейности усто-о-ойчивого пробега. Естественно, реверс срабатывает теперь только на последней стадии пробега, когда его уже положено выключать, чтоб не засосало поднимаемый мусор в двигатель. Когда он уже не подмога.

Постепенно пилоты раскусили поведение самолета на пробеге, стали четче выдерживать направление на предпосадочной прямой; отсеялись или таки научились разгильдяи - и выкатывания прекратились.

К этому времени занялись анализом грубых посадок и пришли к выводу, что самолет не любит малой скорости, резкой уборки газа, крутой глиссады. Погиб Заслуженный Пилот Геннадий Николаевич Шилак; своей смертью только, да гибелью сотни пассажиров доказавший, что руль высоты неэффективен при его отклонении вверх более чем на 20 градусов, но что увеличение скорости на глиссаде компенсирует этот недостаток.

Спохватились... Да, тогда мы поняли, на чем мы летаем.

Стали держать скорость на глиссаде чуть больше, чтобы не упасть. Ну, а реверс так и включаем позже, чтобы не выкатиться в сторону.

А раз скорость больше, то появился на посадке старый этап выдерживания. То есть, все вернулось на круги своя: малый газ - и добирай на себя.

И со всем этим мы великолепно справляемся. И нет больше выкатываний, и очень редки грубые посадки. И люблю я свой строгий, но такой стремительный лайнер.

Хотелось поработать с дневником, но обстоятельства никак не позволяют. Во-первых, дело это интимное, мои и не подозревают, что я занимаюсь этой блажью - дневником. Во-

вторых, нужен настрой. В-третьих, нужно время. А я без выходных уже тринадцатый день.

Надо не забыть мысли. О работе тангажом в полетах. Об усидчивости. О настрое на работу и нашей специфике в этом аспекте. О партсобрании.

Но это - потом. Сегодня у меня день наслаждений и тревог. Кстати, день рабочий. Поставили в план на перегонку самолета из Северного[64] в Емельяново. По установившейся традиции, я утром сразу позвонил: естественно, машина не готова, позванивайте.

И вот весь день сижу на телефоне. Два члена экипажа, имея телефоны, все же поехали на работу, не созвонившись; им пришлось провести день в гостинице, пока не отбили окончательно.

Наслаждения для меня начались еще вчера вечером. Несмотря на то, что в доме не жарко, днем было всего +14, я был рад, что наконец-то смогу поговорить с семейством, попить вместе чайку, короче - простые человеческие радости.

Между делом смотрели телевизор: показывали танцы народных коллективов. И вдруг меня радостно и сладко поразила одна фигура в азербайджанском танце. Обычно в кавказских танцах солирует один, остальные хлопают - это типичная фигура. А здесь вдруг мужчины и женщины образовали два тесных круга, стоя на одном колене, подняв руки вверх, - и в кругу мужчин, как и положено, самозабвенно отплясывала женщина, и мужчины, как и положено, тянулись к ней руками, хлопая в такт дробным ударам барабана. Но меня поразило, что в другом кругу - среди коленопреклоненных женщин - плясал гордый и счастливый мужчина. Меня пронзило острое, до слез, ощущение радости бытия, взаимосвязи и братства со всеми людьми. Это трудно объяснить. Скорее всего, тронуло откровенное, вопреки традициям, что ли, восхищение и преклонение женщин перед мужчиной. Мы-то привыкли по-европейски, наоборот.

И как-то, десятым чувством, дошло: мы все равны, все равно нужны друг другу, равно тоскуем друг без друга. Какой талант надо иметь народу, чтобы вот так просто донести до сердца эту вечную истину - в веками повторяющемся танце.

Сегодня с утра бросил все и стал читать "Витязя в барсовой шкуре" - впервые в жизни. Кроме откровенного наслаждения, пришла мысль: живуч великодержавный шовинизм... Мы и сейчас не особо жалуем детей солнечного Кавказа, по-видимому, за стремление легко, богато и красиво жить, за не нашу предприимчивость, за цены на рынке и т.п.

Но когда еще не родилось "Слово о полку Игореве", уже был

"Витязь". Когда славяне еще только слезли с деревьев, у грузин уже была письменность, и дети Кавказа вовсю торговали на Великом шелковом пути.

Как жаль, что Пушкин еще не знал о Руставели. Какая поэзия... Чем-то напоминает Гомера, но - свое, самобытное.

А вчера Оксана посоветовала мне прочитать какой-то рассказ Чехова. Дочь советует отцу. Как это здорово!

И вот весь день: телефон - телевизор - телефон - книга - телефон, телефон... Это тревоги.

А по телевизору фильм о ночных летчицах, выступление народного хора - какие одухотворенные лица у поющих людей! Сейчас вот встреча с Илизаровым.

Я ценю такие дни, когда чувства обострены и все легко трогает за душу. Мне как пилоту это важно.

Сгорая, свети... Какие у него глаза ласковые.

## *18.12*

Позавчера слетали в Иркутск. Есть такой дурацкий рейс: час туда, час назад. Впору бы летать на Як-40 или Ан-24, а лучше всего - на безнадежно отставшем в стадии освоения Як-42.

Второй пилот был новый: Петров. По условиям погоды я сам взлетал дома: была сильная болтанка. Не то слово "сильная". После взлета акселерометр зафиксировал максимальные перегрузки 1,6 и 0,3. Скорее всего, врет, сильно чувствительный. Но трепало хорошо. Загрузка была 70 человек, и мы с вертикальной 30 м/сек быстро выскочили из зоны ветровой болтанки.

В Иркутске заходил Виталий. Не очень чисто; правда, курсо-глиссадная[65] барахлила, директорные стрелки гуляли: видимо, борт зарулил в зону влияния системы, давая помехи. Когда увидели полосу, Виталий все равно разболтал машину, потом собрался, курс выдерживал, а по глиссаде мне пришлось ему подсказывать, даже чуть подправить. Видно, давненько не давали ему летать. Сел нормально.

Взлетал назад тоже он, в наборе неважно выдерживал скорость. Но мне некогда было присматриваться. Перед запуском нам подсказали, что Красноярск закрылся по видимости. Зная обстановку, я принял решение лететь. Как обычно, не дергаясь и не ища в эфире погоду, летели, зная, что это заряд, что, бог даст, к нашему прилету улучшится.

Летчики суеверны: никакой материализм не поможет, если

подошел заряд. Только на бога и надежда: авось поможет.

Бог был. Вышли на связь - дали видимость 1500 при минимуме аэродрома 1400. Стали снижаться, дали нам заход с прямой.

Я берег силы для посадки и до 400 м пилотировал через автопилот. Болтать начало с 1300, мы снизились, и за 18 км все было готово. Заранее приняли решение заходить с закрылками на 28.

Метрам к ста трепало вовсю; самолет то проваливался, то кто-то невидимый сильно поддавал нам под зад. Зацепившись взглядом за торец, я попросил второго держаться за штурвал помягче, а сам взнуздал машину железными руками. Ветер был боковой, градусов под 60, метров 15, с порывами до... бог знает сколько, но сцепление давали 0,6. Мешали слегка поземок и вихри снега, это немного напоминало Норильск, только с болтанкой.

Вошли в зону вихрей, но полосу видно было хорошо. Запас скорости был, моя задача была - подвести пониже и реагировать на случайные крены. Это удалось; секунда, другая, все замерло в ожидании... кажется, чиркнуло... нет? Кажется, да. Чуть отдал от себя для проверки, сразу почувствовал: бежим. Остальное было делом техники. Быстро падала скорость, но поземок не давал истинного представления о темпе ее падения и вообще о движении самолета относительно полосы. Здесь важно не упустить перемещение фонарей: они истинны, а поземок мнимый.

Зарулили, сказал: "Спасибо, ребята!". Замерил пульс:100. Вот и все. Да еще ноги в конце пробега были напряжены, потом почувствовалось.

Надя улетела в Ессентуки. Внезапная путевка, недолгие сборы - и мы с Оксаной одни. Новый год справлять без матери. Все повторяется, как в прошлый раз.

Вчера с боем вырвал отпуск. Сегодня слетаю в Москву с разворотом — и все.

Купил пару елочек, сделаю из двух одну. Елка для нас - ритуал, а Новый год - лучший праздник.

## *23.12*

Погиб Витя Фальков. Только что. Я как раз был у Колтыгиных; Витя час назад ушел на Москву. И тут звонок: Раисе сообщают, что только что, сорок минут назад, разбился в

Емельяново наш самолет. Раиса села, вся белая. Какой рейс? Иркутский...

Я схватил телефон, позвонил в ПДСП. Трубку сняли, слышен гвалт, шум, крики: "Давай скорее!" Что можно сообщить по телефону: командир Фальков, все погибли.

Через десять минут позвонил Витя домой, я еле добился от него причину: пожар на взлете - и связь прервалась.

Позвонили Васе Лановскому. Он добавил, что самолет горел до земли, очевидцы наблюдали. Вроде как заходил на посадку и упал в 4 км от ВПП. Вот и все. Ушли мы с Оксаной домой.

Раиса в шоке; слава богу, что Витя позвонил.

Сейчас снова позвонила: у нее знакомая в училище, так сказала, что подняли 400 курсантов в оцепление.

На Иркутск обычно человек 80-100. А если бы на Москву? Да, собственно, какая разница сколько.

Все произошло на глазах у провожающих.

Год кончился.

Хотел я завтра идти на кардиограмму, да, видно, не судьба. Сердце заболело; выпил я валокардину, вроде прошло.

Боже мой, жены ждут через час-полтора мужей... Иркутск ведь так близко.

Вспоминается, как падали давно в Шереметьево, когда горели двигатели на Ил-62. Сейчас то же самое, только пожар на самом деле. И, видно, самолет был неуправляем. Виктор Семенович не из тех, что теряются. Полярный летчик, опытный, на "Тушке" командиром года четыре, и налет у него наверняка за 15 тысяч часов. Да что часы... когда падаешь. И смерть - вот она.

Вот тебе и ответ на вопрос о вероятности пожара. Неделю назад прекратил взлет Володя Уккис: пожар двигателя. Успели опустить уже поднятую переднюю ногу на скорости 260, сделали все что надо и остановились в 50 м от торца. Вася Лановский был бортинженер, быстро перекрыл пожарный кран, пожар погас мгновенно.

Что же здесь? Какой подлый агрегат таился до самого сложного момента и сработал наверняка, как заложенная заранее мина?

Будет комиссия, причину установят, будет разбор. Как был после гибели Шилака...

А каково лететь ребятам, очевидцам? Сейчас порт откроют, пойдут рейсы. За штурвалами обычные люди, они переживают катастрофу, а надо лететь, надо везти людей. Отказаться? Руки ведь дрожат, и пульс частит, и сердечки так же болят, как и у меня здесь.

Но людей надо везти.

Вася, думай только о себе. Это случилось не с тобой, которого все так любят, а больше всего ты сам. Это случилось с Витей Фальковым, и ты пойдешь его хоронить, и его экипаж, и проводниц. Как хоронил Шилака, и Филиппова, и Шпагина. Много их было, хороших ребят, и ты видел обгоревший безголовый труп Валерия Ивановича, и клал его на железный стол, и манжеты все были в его крови... А потом валялся с жесточайшей ангиной.

Нет, Вася, люби себя, если хочешь летать. Пройди кардиограмму. Не нервничай, не переживай. Ты жив, сыт, доволен жизнью. Это не с тобой. Не твоей жене скажут завтра. Не твоя дочь осиротела. Не твоя жена легла полчаса назад в тревоге, в вечной тревоге, прислушиваясь, чутко ловя через дремоту знакомые шаги...

Есть ли бог? Нет, бога нет. Есть слепая случайность. Я летал в Иркутск несколькими днями раньше. Может, даже на той же машине. И лопатка еще держалась в турбине. Или не лопатка? И при чем здесь Иркутск?

Страшно? Да, умирать страшно. Беспомощным. Но если есть силы, возможности, пилот не бросает штурвал. И ребята, я уверен, боролись до конца.

Тягостное чувство. Четыре часа назад никто из них и представить себе не мог, что минуты жизни сочтены, что разбег начался... в ничто. А сейчас они уже закоченели. Боже мой, какая трагедия. Какая катастрофа. Как просто.

А может, кто ошибся? Не так сделал. Выключил не тот двигатель. Я даже не знаю, кто экипаж. Но наши же это ребята, свои. Бедные...

Мысли какие-то путаные. Спать не могу, уже двенадцать. А может, и женам уже позвонили знакомые, окольным путем узнавшие: "Твой где?"

Кто виноват? А если техник? Инженер? В Омске - диспетчер. Он уснул, на полосе были тепловые машины, и на них сел самолет. Мог же техник не законтрить гайку.

Сто человек... Мир вашему праху.

Вчера долго не мог уснуть. Писал, потом открыл томик Астафьева; сначала краем глаза, заставляя себя отвлечься и отгоняя навязчивые мысли, потом постепенно увлекся, отошел, отмяк душой и прочитал повести "Стародуб" и "А где-то шла война". Лег в три, ворочался. Но уже как-то спокойнее были мысли. И уснул.

Встал в одиннадцать. Вялость, некуда себя деть. Все планы нарушились, попробую писать, может, увлекусь.

Нет, не пишется.

## *25.12*

Выясняются новые подробности катастрофы. Экипаж доложил о пожаре третьего двигателя на высоте 2400, это минуты три после взлета, когда едва лишь успели развернуться на 180 и взяли курс на Северный. Положение самолета почти в траверзе[66] полосы поставило экипаж в сложные условия: сесть с обратным курсом уже невозможно, а заходить с курсом 288 далеко. Но они, теряя высоту, и как можно ближе, все же развернулись на полосу 288 и упали в районе 4-го разворота[67]. Во время снижения у них загорелся еще и 2-й двигатель, и молодой бортинженер должен был разорваться: как потушить одной оставшейся очередью два горящих двигателя.

Надо полагать, пожарные краны[68] были перекрыты и двигатели остановлены: высота и малый вес позволяли зайти на одном двигателе. Но множество очевидцев утверждают, что видели за самолетом огненный хвост. Значит, топливо поступало. Либо это титановый пожар.

Если полетят лопатки компрессора[69], то от трения титановых деталей развивается высокая, до 3000 градусов, температура; при этом титан горит и все вокруг сжигает, не надо и топлива. И потушить его нашей системой невозможно.

Единственно, что можно предпринять, если вовремя заметишь, - это выключить двигатель в течение пяти секунд после начала роста температуры, чтобы прекратить нагрев титановых деталей от трения. Но как ты определишь, что от чего греется. Да и это легко можно прозевать.

Во всяком случае, горел второй двигатель, горело и все вокруг него, плавился дюраль, поплыл киль... И неуправляемый самолет упал.

Валера Ковалев возвращался из Владивостока, просил заход с прямой, и вдруг, выйдя на связь с кругом, оказался самым точным очевидцем трагедии. У него на глазах самолет горел и взорвался на земле.

Правда, члены комиссии, опросив Ковалева, возразили, что этого не могло быть. И не горело вроде бы ничего, потому что этого не может быть никогда. Я не знаю, что он им ответил, но, думаю, нашел что, и какими словами.

Ждут прилета Бугаева.

Вчера вечером звонил мне Леша Бабаев. Он ездил на место

катастрофы. Их пустили, потому что в форме, а так все оцеплено.

Самолет вроде как сел на колеса, есть следы, потом отскочил и, видимо, взорвался. Огненный клубок катился по лесочку, по кустам; двигатели улетели вперед. Хвост унесло назад, либо взрывом, либо он еще раньше отвалился. Остались мелкие обломки.

Пилотская кабина сильно деформирована, но ребят собрали вроде бы относительно целыми. Две девочки почти без видимых повреждений, а одну собирали по кускам.

В куче бумаг, собранных на месте катастрофы, нашлась записная книжка штурмана Гены Озерова. Хороший штурман.

Сейчас легко здесь предполагать. Надо было направить самолет на полосу по кратчайшему пути, используя интерцепторы, падать камнем, нарушая все инструкции, но эти двадцать секунд были бы выиграны. А Витя заходил с докладами: "Выполняю третий... Выполняю четвертый..." Значит, действовал из расчета: а что нам будет, если нарушим схему захода, Руководство и т.п.

Мы запуганы. Что бы ни случилось, думаем прежде всего о том, что расшифруют, накажут. Но страшнее смерти ничего нет.

Говорят, на этой машине несколько раз записывали повышенную вибрацию двигателя, да техническая служба все отписывалась. И не удивительно. Условия работы ИАС[70] - это каторга. Мало того, что тяжелые формы делаем в Северном, в холодном ангаре (все равно его снесут, не до тепла), так и здесь, в Емельяново, на перроне нет никаких условий. Стремянку для осмотра надо тащить за километр. Темно, снег не чистят, негде обогреться... Техникам скоро будет наплевать на все, и они не виноваты. Виноваты те, кто получил ордена, кто нажимал "давай-давай" и трубил в фанфары. Первая очередь нового аэропорта сработала. Уккису еще повезло. Это был далеко не первый звоночек...

Хотел еще вчера начать проходить годовую медкомиссию, да побоялся за кардиограмму, выдержал день. Сегодня с утра решился. Волновался, пульс колотил, но кардиограмма в пределах нормы, хотя и ругали меня за пульс. Ну, теперь дело за малым: обежать кабинеты.

Ну, ладно. Конечно, катастрофа произвела большое отрицательное впечатление на всех. Но я как-то научился быстро отходить. Это от эгоизма, который из меня так и прет. Но помогает. Я ведь ничем не помогу уже. Не буду травить душу.

Да и не так уж просто я убегаю от этих мыслей. Но в данный момент мне сильно помогает дневник. Есть мысли, которые надо развить. Они для меня как песок для страуса: в них я прячу свою голову, убегая от навязчивой действительности. А там увлекусь и отойду. Так мне помог Астафьев, а вчера Хемингуэй, и снова Астафьев.

А мысль такова. Вот от рабочего класса, да и от всех трудящихся, требуют наивысшей отдачи, настроя на ударный труд, соревнования, - не обманывая народ, а доказывая ему, что этот путь правильный для всех и очевидно полезен. Согласен. Если я утром иду в цех, зная, что через пять минут включу станок, детали пойдут одна за другой, заготовок море, резцы есть, а затупятся - заточу, что электричество не отключат, эмульсию подадут, детали и стружку уберут, - так чего же и не работать. Что же еще надо?

А если я знаю, идя на работу, что ничего не знаю о своей судьбе на сегодня, кроме того, что за опоздание выпорют? Есть ли погода? Есть ли самолет? Есть ли топливо? Будет ли задержка?

А если хронически не хватает самолетов, они неисправны или нам предлагают лететь на наше усмотрение с небольшой неисправностью? Или вечные перебои с топливом. Или сбойная ситуация с погодой.

Мы ко всему готовы. Но какой настрой у человека, который едет на работу, почти заведомо зная, что от него ничего не зависит? Не хочешь - резерв полетит, откажись, езжай домой.

Так настрой на ударный труд ставится в зависимость от обстоятельств, так вдохновение постепенно переходит в озлобленность: "Да что мы, железные, что ли... Всех денег не заработаешь..." И в конце концов никто не стремится летать, разве что резко вставший финансовый вопрос заставляет идти и добывать налет.

Я люблю свою работу, но я абсолютно не рвусь летать. Мне, командиру, хватает 400 часов в год. И то, они высасывают все соки. А ведь летал на Ил-14 по 1000 часов. Там было только одно: ради бога, на коленях, командование просит слетать еще пару рейсов... Были самолеты, было топливо, а погода нас не волновала: минимум у меня был 40/500 - и никакой расшифровки. Правда, там я и понял, какой каторжный наш труд. Но мы были молоды, здоровье было, пенсию нужно было зарабатывать, деньги были нужны.

Самая лучшая работа была на Ил-18. Рейсы все длинные, в рейсе сидели сутки. Один рейс - полтора дня, налет 12-14 часов, две посадки. Саннорма 75 часов. Чего ж не летать. Пять-шесть

рейсов в месяц, остальное отдыхай. Два резерва, два разбора.

Но почему сейчас, на Ту-154, я в декабре работаю по две недели без выходных, налетываю 35 часов, дома за это время сплю четыре ночи, да еще пять резервов, два разбора, физкультурный день... и - как выжатый лимон. Я с великой радостью вырываюсь в отпуск - с боем! - зимой. Я животно наслаждаюсь ничегонеделаньем. Я отправил жену на курорт, мы с дочерью, такой же домоседкой, как и я, залезаем в свои норки и, как выброшенные на берег рыбки, жадно хватаем жабрами, всем нутром своим, тишину, одиночество, отсутствие раздражителей.

Ненавижу культпоходы - пережиток 30-х годов. Человек должен воспринимать искусство индивидуально. Как можно идти в храм искусства, если знаешь, что твои товарищи за твоей спиной обсуждают, какой рукой ты крестишься и какими слезами плачешь. Да и какой храм... бутылки пустые катают под сиденьями.

Но это я так, ворчу. Мне важно побыть наедине со своими мыслями, не отягощая сознание комплексом выражения чувств. Плачу так плачу, смеюсь так смеюсь, но меня тяготит близость знакомых людей при этом.

И по музеям я брожу один. Могу час простоять перед "Проселком" Саврасова, "Христом в пустыне" Крамского, и мне важно, чтобы никто не дышал на зарождающиеся во мне смутные мысли и чувства.

Это что - эгоизм?

А толпой можно пойти на хоккей. Там все мысли и чувства выражаются просто, животно, и сводятся к небезызвестной формуле "Во дает!" И я с удовольствием присоединюсь. Но... хочу тишины. Надоели эти песни: "Ритм! Век! Время! Бамм! Все быстрей!"

Оглянитесь, люди! На себя. Не превратились ли вы в ячейки общества? Не нивелируется ли уровень вашего мышления? Не осредняетесь ли вы?

Почему преимущества социализма, касающиеся творческого развития личности, выражаются в отдельных, немногих индивидуумах слишком концентрированно, а остальная масса остается за бортом? Именно, масса. В джинсах, в кроссовках, в дубленках, - но, черт возьми, серая! Спортсменов немного, но - космические рекорды! А миллионы обрастают жиром и обречены на инфаркт. Певцов настоящих - единицы, а люди разучиваются петь, играть, отдаваясь магнитофону, телевизору, зрелищам. Книголюбов, библиофилов — все меньше, а миллионы обладателей личных библиотек уткнулись в телевизоры.

Корчатся в судорогах, вращаются в гробах Достоевский и

Толстой. Они устарели. Школьники не читают Гоголя. Двухтомник Чехова осилить - подвиг. Пушкин и Лермонтов не нужны.

Мимо всего этого проходят в школе. Именно, проходят. Бедный гомо сапиенс.

Три аккорда, три аккорда я тебе сыграю гордо. Кончают музыкальные школы, чтобы отмучиться и забыть. Без слуха, насильно...

Тоже выискался, интеллектуал.

И еще один вопрос меня волнует. Почему современные советские писатели не могут найти современного героя, которому хотелось бы подражать? Пасутся, в основном, на полях прошедшей войны. Скоро обернется так, что на войне погибло-то двадцать миллионов человек, а героев, судя по современной литературе, аж двадцать пять! К тому идет.

Комиссар из "Оптимистической трагедии" с апломбом заявляла: "Мы создадим своих Толстых и Достоевских!"

Ну уж. История опровергает. Даже Шолохов не тянет. В чем же дело?

Совести в людях меньше стало. Жестокое время. Нас слишком много, и нам слишком некогда. Виктор Астафьев плачет о нас, но мы не плачем о его героях, о его природе, о его совести. И это последние из могикан, такие, как он, битые и закаленные, и проверенные войной, - люди высшей пробы.

Кстати, Астафьев о нас, пилотах, невысокого мнения. Мы высокомерны. Смотрим сквозь людей. В просторы. И он прав.

## *28.12*

Проходил комиссию. Сегодня открутил велоэргометр, сразу дал Наде телеграмму, чтобы не волновалась. Теперь ей хоть две недели спокойного отдыха, можно ни о чем не думать, а это важно.

Пока толкался в поликлинике, видел многих наших. Из разговоров постепенно вырисовывается картина, прямо скажем, удручающая. И первоначальное чувство горечи, утраты постепенно сменяется чувством досады и разочарования.

Итак, они взлетели, выполнили разворот, и поступил доклад: отказ второго генератора. А следом доклад о пожаре третьего двигателя. На вопрос командира, так какой же двигатель горит, бортинженер ответил, что он ошибочно выключил исправный двигатель. А потом вроде бы доложил, что выключил два

двигателя. Командир его выматерил и скомандовал запустить исправный. Ребята говорят, что на самом деле он не выключил исправный двигатель, а только задросселировал[71]. Потом в суете начал открывать пожарные краны и нажал кнопку "Запуск в воздухе" работающего двигателя. Дополнительное топливо - рост температуры, сгорели лопатки - пожар. А очередей пожаротушения осталось всего две, одна сработала автоматически на первый горящий. Он разрядил вторую очередь на зажженный им двигатель - и все, а второй себе горел, кран его был открыт.

Все это время командир разрывался между принятием решения на посадку и неадекватными действиями бортинженера. Он ему подсказывал, чтобы поставил малый газ перед запуском в воздухе. Видимо, отвлекаясь на инженера, он и потерял драгоценное время.

Неясна роль штурмана и второго пилота, но судя по тому, что они вышли в район 4-го разворота за 8 км, а можно было выйти прямо на дальний привод, - пилотировал второй пилот Юра Белавин. Командир в это время, видя, что работает один двигатель и единственный генератор, приказал запустить ВСУ, чтобы подстраховать энергетику на случай отказа генератора.

Когда уже вывалился сгоревший двигатель, и отказало управление, и самолет стал под углом 45 градусов падать, была слышна команда: "Юра, управляй!" Но управлять было нечем. И последняя запись: "Взлетный режим, убрать шасси!" Команда отчаяния.

Самолет горящий летел 5 минут. Почему не был закрыт пожарный кран?

Я все эти дни прокручиваю в мозгу варианты, как бы я поступил на их месте. В первую очередь, как пилот. Почему-то все время рисую картины, как бы я падал вправо с креном 45 и одновременным выпуском шасси и интерцепторов. Сколько надо времени, чтобы от траверза полосы, пусть от 2-го разворота, под углом 45 градусов, по диагонали, выйти на дальний? Скорость можно разогнать и до 600, тем более что набор на 550. Это займет не более полутора минут, а точнее - 70-80 секунд. С вертикальной 30 м/сек, не более, к началу спаренного разворота на траверзе ближнего привода, на удалении 1000 м от торца, высоту вполне можно потерять до 600, остальную - в процессе разворота, одновременно гася скорость до 320. С креном 20 разворот на 150 градусов длится не более 90 секунд. И полминуты до касания. Итого: три с половиной минуты. А они горели пять - и летели.

Но так зайти - надо заранее все рассчитать. А они шли к

третьему и вышли к четвертому за 8 км. То есть, к третьему со снижением они шли 150 секунд, от третьего к четвертому, пусть, минуту, на развороты ушло полторы минуты. Итого: около пяти минут. Им не хватило пяти километров, это ровно две минуты. Слишком далеко ушли.

Говорят, они ушли на втором развороте на 18 км в сторону. Тогда ясно.

Можно было в этом случае заходить S-образным маневром с обратным курсом. Это заняло бы где-то около 4-х минут, но потребовало бы смелого пилотирования, с кренами до 45.

Но, во всяком случае, сели бы, даже на горящем самолете. Даже можно было бы не тушить пожар на том двигателе! Пусть последний доворот был бы на малой высоте, пусть с опасными кренами, пусть по диагонали, с выкатыванием, но сели бы на аэродром, даже если бы развалили машину, все равно хоть часть пассажиров бы уцелела!

Непредвиденная, непредсказуемая ситуация, не предусмотренная никакими инструкциями. Никто не мог рассчитывать, что подготовленный по программе, допущенный к самостоятельной работе молодой бортинженер не справится. Это потрясло командира, вывело из себя и отвлекло от принятия единственного решения. А их было два варианта, их надо было продумать сосредоточенно. Но получить такую вводную...

Хотя... мы же не знаем всех подробностей.

И все же, видимо, и командир растерялся. Да и мозг был забит информацией до предела, и чувство ответственности и беды... Вот где нужны хороший второй пилот и штурман. Интуиция штурмана: курс, вертикальную, ближайшую точку начала разворота, с каким креном, - и подсказать, нацелить командира и второго пилота.

Когда Гурецкий падал с тремя отказавшими двигателями в Ташкенте, я не думаю, чтобы у кого в экипаже был продуманный вариант на такой случай. А Валера Сорокин, штурман от бога, сумел рассчитать и вывести экипаж на посадочный курс в Чимкенте, и сели безопасно.

Я не виню Гену Озерова, Юру Белавина. Они верили, что пожар сумеют погасить. А вот командиру надо было рассчитывать только на свою хватку и технику пилотирования, да настроить экипаж, что время в этой ситуации - жизнь.

Не знаю, это все предположения. Будет разбор, будет схема, все узнаем. Но выводы я должен сделать уже сейчас.

Слаб человек... А справился бы мой Паша? Мы с ним два года пролетали, я в него верю.

Чины из комиссии вызывали на беседу несколько экипажей, и

Пашу спросили, что бы он делал в такой ситуации: двигатель горит, доложил, а командир молчит. Паша, не долго думая, сказал, что не сгорать же, тушил бы. И ему сказали, что это неверно.

Я понимаю, в такой ситуации он бы, конечно, переспросил, кричал бы, спрашивал, тушить ли. И коню понятно, что на взлете тушил бы молча. Да нет, все равно крикнул бы я ему команду, наверняка бы и успокоил.

Десять секунд. Самолет за это время не сгорит. Пусть себе полыхает. Но успокоить экипаж необходимо. Остановить от непродуманных действий. Пусть еще раз проверит. Самому оглянуться. И не спеша, повторяю, не спеша, с оглядкой, пусть выключает.

Эти десять секунд окупятся. Если я уверен, что экипаж спокоен, я буду думать, как спасаться, и буду действовать.

Помню, взлетели на Ил-18 из Хатанги. Голенищенко командир, я второй, Миша Рыженков бортмеханик. В наборе отказал и зафлюгировался второй двигатель. Тряхнуло, загорелась куча лампочек, мы сначала ничего не поняли. Вбежал проверяющий из салона, Валентин Зайцев, крикнул, что сноп искр вылетел из второго двигателя.

Ну, скорость, сохранить, отключили автопилот. Так тушить? Не тушить? Табло "Пожар" не горит. А искры летели. Надо же перекрыть пожарный кран. Стали мы спокойно искать, какой двигатель, какой тумблер. И такой диалог:

- Ну что - второй?
- Второй.
- Это слева два - первый и второй?
- Да, слева.
- Ну, выключаю?
- Давай.
- Второй?
- Второй, второй! Давай!
- Выключаю второй.

Так мы к тому времени уже налетали прилично. И не тряслись. Не спешили.

На Ил-18 умно расположены приборы, необходимые при тушении пожара. На видном месте нарисован в плане самолет; в нужных, видных местах стоят под колпачками нужные тумблеры. Не перепутаешь.

У нас же лампы-кнопки пожара стоят в ряд, и первая - пожар ВСУ, затем по порядку: пожар двигателей - 1,2,3. Вполне можно в запарке, считая слева, второй двигатель принять за третий.

Хотя нет, это при пожаре в мотогондолах, прошу прощения.

На двигатели - свои кнопки. Разобрался по Руководству. Не моя епархия.

Лампы-кнопки нужны для сигнализации и включения принудительно первой очереди. Для включения второй очереди есть одна своя кнопка. Там автоматика направит куда надо.

Не нравится мне этот пульт.

Вообще, система световых табло у нас абстрактна: всегда в ряд. Двери-люки, например.

Разве сравнить с Ил-18! Там на дурака рассчитано. А у нас на умного. И умный человек путается в лампочках.

Туполев, ознакомившись с расшифровками, сказал, что ему здесь делать нечего, и улетел.

Бугаев прилетел, ознакомился, сказал, что летчики не умеют летать, и тоже улетел. Правда, такая мелочь как пожар все-таки была.

Когда экипаж из Шереметьева взлетал в Адене и у них загорелся двигатель, то все было потушено и сделано как положено. И грудь в крестах.

А когда человек не только не потушил, но сам подпалил самолет, то голова в кустах.

Мы не умеем летать, и теперь все шишки падут на наши головы.

Ну что ж. Следует и дальше ожидать, что экипажи будут тасовать: такова необходимость. Надо беседовать с людьми. Но, главное, надо самому раз и навсегда запомнить, что в районе аэродрома спасет только мое летное мастерство. И пусть хоть горит, хоть гниет, надо успеть упасть на полосу.

На эшелоне другое дело. Я об этом уже писал. За четыре минуты надо снизиться, потерять 10 км высоты со средней вертикальной 40 м/сек. Практически можно за 3 минуты по 60 м/сек на скорости 600. И вот тогда, строго впереди, на точно отмеренном расстоянии, должна оказаться пригодная для посадки площадка. И максимум полторы минуты дается на выпуск механизации, довороты, определение пригодности гипотетической площадки, коррекцию траектории, гашение скорости, расчет на посадку...

Это нереально. Разве что над морем, большой рекой или степями Казахстана. Но таких мест немного. И то, хватает высоковольток, особенно в Европе. А сесть даже на наш Енисей зимой невозможно. На озера без шасси - можно, там лед ровный. Но ночью, в облаках, в снегу...

В схеме каждого аэропорта должны быть - и есть - площадки на случай вынужденной посадки. Но будь они даже обозначены огнями, я не даю гарантии, что найду ее и сяду, в сложной

обстановке, на горящем самолете.

Вот и сейчас у них двигатель отказал как раз над одной из этих площадок. А упали они рядом с другой. Под ними была дорога, вполне пригодная для посадки. Но они тянули на аэродром. И я бы тянул.

Эти площадки - со времен По-2. Некому отменить, хотя бы для тяжелых лайнеров. Хотя азимут и дальность на них от аэродрома указаны. Но кто будет подсказывать их в критической ситуации, и, главное, как их, эти данные, использовать во время захода? Я не представляю. Это как, к примеру, в темноте хирургу найти оброненную иголку, вдеть в нее нитку и успеть зашить раненому человеку жизненно важный орган наощупь, не зацепив другие органы.

В общем, катастрофа эта для нас всех - тяжкий урок. И я иду завтра хоронить ребят с чувством досады на человеческую слабость.

Вот и конец тетради. Два месяца прошло, а столько событий. Хотя внешне заметна только катастрофа, но ведь и до нее я жил весьма напряженной жизнью. Сам удивляюсь. Видно, хорошая отдушина дневник.

Двадцать лет назад в моих зеленых мозгах шла напряженная работа: я познавал себя. Сейчас все возвращается на круги своя. Тогда я познавал себя через рост, сейчас - через профессию.

Да и наболело много. Конечно, мир я не переверну. Но мне почему-то очень важны и дороги мои теперешние мысли. Боюсь утерять их навсегда, очерстветь душой и не вернуться к ним.

Мне не скучно жить. Работа хорошая, здоровье пока есть, семья прекрасная - что еще надо.

В жизни у человека всегда бывают моменты, когда то, о чем мечтал, тот журавль в небе, к которому очень стремился, вдруг, наконец, попадает в руки - в виде элементарной синицы. И думаешь себе: и это тот идеал, к которому стремился? Об этом я мечтал? И это - все? И это - так бедно? Боже, какая пошлая жизнь...

Вот в такую минуту важно не поддаваться разочарованию, не смотреть на все вокруг через эту призму. Если все говорят "белое", а ты пока видишь, что черное, значит, ты, возможно еще не прозрел.

Пройдет время, глядишь - после разброда и шатаний, шараханья, разочарований и цинизма, - начинает твоя синица расти, наливаться, хорошеть. Плавно, незаметно. И в один прекрасный день оглянешься, схватишь себя за волосы и скажешь:

дурак же я был.

И так всю жизнь

Некоторые же говорят себе: э, нет, хватит. Был я дурак, уши развесил, губу раскатал, а жизнь то проще!

Нет, жизнь не проще. Просто извилины надо растить; глядишь, жизнь-то сложна. А кто остался при первобытных взглядах, тот обычно считает себя умнее всех, крепко держится за житейское, преуспевает в нем. А позже, когда зацепится за что-нибудь повыше, может, и устыдится себя, прежнего, - да только уже закостенел.

Да, большая работа нужна непривычным мозгам, куда легче было бы в молодости. Иной раз сил уже нет, быт засосал, хорошо в старом своем засаленном халате. Вот и остается каждый на той орбите, куда смог взлететь.

И страдает человек от того, что чувствует рядом что-то большое и настоящее - а оно ему недоступно.

Поэтому я и думаю мучительно: не верится в любовь, а она таки есть; говорят, что не украдешь - не проживешь, а я сомневаюсь; как это - не выпить, а я ведь не пью; без блата нельзя, а я как-то обхожусь; говорят, все высокие материи - муть, а я не верю; говорят, зачем думать, когда прыгать надо... а я все думаю, думаю...

Как быстро самолет теряет скорость в горизонтальном полете на малом газе, если шасси и интерцепторы выпущены, а необходимо погасить ее с 600 до 400 в кратчайший срок? Надо будет в полете хотя бы ориентировочно прикинуть время потери скорости в горизонте на эшелоне перехода, с выпущенными интерцепторами, пока без шасси. Если в аварийной ситуации будут выпущены шасси, это время должно сократиться примерно вдвое.

Задача пилота при экстренном заходе на посадку: из любой точки круга с максимальной скоростью выйти в точку начала четвертого разворота на минимальной высоте с таким расчетом, чтобы за 1000 м до торца (над БПРМ[72]) высота была 100-50 м и скорость 260-280 при полностью выпущенной механизации. Это оптимальный вариант захода.

Но возникает вопрос, который я задал вначале. Потому что непосредственно перед разворотом необходимо будет начать гашение скорости с 600 до 430, выпуск закрылков на 15, гашение до 370, скорее всего, с интерцепторами, уборка интерцепторов и выпуск закрылков на 28, гашение до 310, довыпуск на 45, и это уже в процессе разворота, особенно спаренного, на малой высоте. Все внимание здесь на то, чтобы поймать створ и торец с

удаления 1000 и высоты 100 метров.

Интерцепторы понадобятся для коррекции глиссады, может, вплоть до выравнивания.

Это вариант, когда работают два двигателя и гидросистемы обеспечивают работу механизации. Но есть самый сложный вариант: горят первый и второй, остался один третий двигатель. В этом случае надо включить насосную станцию второй гидросистемы, а значит, выключить все лишнее, чтобы не перегрузить генератор. Нужно запускать ВСУ.

Важно, в первую очередь, еще не выключая горящий (но работающий) двигатель, успеть выпустить шасси для экстренного снижения. Иначе придется их выпускать от второй аварийной системы.

Интерцепторы в этом случае не работают до включения насосной станции. Но подключать вторую на первую, если размолотило, нельзя: может высвистеть жидкость.

Как заходить без интерцепторов? Чем тормозить? Какое брать упреждение на торможение только за счет сопротивления шасси?

Вопросов очень много. Самолет сложный, в каждом случае свой вариант. Поневоле позавидуешь "Боингу", где работа гидросистем[73] не зависит от отказов двигателей.

## *30.12*

Вчера хоронили наш погибший экипаж. Когда выносили урны с прахом девочек, я не смог сдержать слез. Плакали многие, и начальство плакало, даже Левандовский. Жалко было девчат, ни за что убитых.

Парни проводники несли урны - маленькие, фаянсовые, похожие на крынки.

Народу было - тысячи человек...

Как бы я поступил? Как бы я командовал экипажем? Картины эти встают перед глазами, не дают покоя. Почему мы, сотни пилотов, мужчин, стоим, оплакивая погибших девчат и ребят, неужели же нельзя было спасти, предотвратить, неужели стихия сильнее нас? Неужели животный страх - что вот горю я, самый хороший, самый любимый всеми, и прежде всего, собой любимый, - вот горю, пропадаю, гибну! - неужели этот страх сильнее всего? Неужели и я, пролетавший двадцать лет, привыкший к штурвалу, как к рулю собственного автомобиля,- неужели и я растеряюсь, запаникую, закричу "Спасите?"

Да мне ведом страх. Страшно, когда самолет, подхваченный порывом стихии, дрожит и гудит, и меняется шум потока за окном; да, страшно...

Тысяча молний вонзается в поясницу, и кровь приливает к вискам и тяжкой волной ударяет в мозг, заливает глаза.

Но я не терялся! Я соображал и понимал, и хоть ужас обнимал меня, но я, дрожа, все-таки сбрасывал его путы. Так неужели же я не справлюсь? Не знаю, жизнь не проверяла меня так жестоко - и не дай бог! Но все же я верю в себя. Уверенность базируется на опыте. Опыт - на расчете и предвидении.

Каждый сейчас думает о том же: "А справился бы я?" И пусть каждый даст себе оценку.

Здесь было нужно только мастерство пилота. Я его имею. Нужен был расчет и владение собой. Я теперь уверен, что покойный Виктор Семенович не прикидывал заранее; да что говорить - все мы не прикидывали возможность экстремальной посадки в районе аэродрома. Мы не верили, что придется экстренно садиться из-за пожара, мы верили, что потушим в воздухе.

И когда он увидел, что не удалось погасить пожар, что время безвозвратно утеряно, он оказался бессильным.

Я еще не знаю всех нюансов. Но факт, что самолет, находясь на высоте 2400 над полосой, оказался горящим, средства пожаротушения бесполезно и безвозвратно израсходованными, впустую, а источник пожара - топливо, льющееся как из брандспойта, - не перекрыто элементарным щелчком тумблера.

Это паника. А паника - результат попадания экипажа в непредусмотренные обстоятельства. Весь расчет был на то, что удастся потушить, но совершенно не принималось во внимание, что рядом полоса, и что даже ничего не делая, не туша, можно сесть, пусть на горящем самолете, - но там ждала техника! И можно было спасти людей.

Конечно, самолет очень сложен. Особенно плохо то, что он очень хорош исправный; мы его любим за это, за все его плюсы. Но в случае неисправности отказы следуют один за другим, вытекая друг из друга и нарастая как снежный ком.

Отказ двигателя ведет к отказу гидросистемы. Но - не всякого двигателя - это еще один нюанс. Надо знать, отказ какого к чему ведет. Отказ отдельных гидросистем лишает нас отдельных и крайне необходимых инструментов управления: интерцепторов ли, или тормозов, управления передней ногой, выпуска шасси, скорости выпуска и уборки механизации крыла. И надо знать, отказ чего ведет к отказу какой системы. Необходимые при экстренном снижении выпуск шасси и интерцепторов, к чему мы

готовы всегда и ждем безусловного повиновения машины органам управления, - зависят от работы того или другого двигателя.

Если же волею судьбы откажут два - а это вполне возможно из-за близкого расположения их друг рядом с другом, когда вылетевшие лопатки турбины, подобно снарядам, разрушают все, в том числе и соседний двигатель, - то экипаж поставлен в в исключительно тяжелые, сложные условия, когда из-за дефицита времени, а также массы накладывающихся друг на друга сигналов и нестандартной информации, командир физически не способен не только уяснить суть происходящего, но и часто судорожно и интуитивно отдается первому, самому сильному чувству.

Так неопытный велосипедист, увидев внезапно впереди препятствие, не соображает, как его объехать, не оценивает обстановку, не тормозит, а, вылупив от ужаса глаза и отдавшись на волю божью, инстинктивно выставляет ногу вбок, бросает руль и расстается с машиной, не осознавая полностью своих действий.

Трудно, очень трудно командиру, допустим, услышав доклад "Отказ первого двигателя! Растет температура второго двигателя! Пожар первого! Пожар второго!"

Что делать? Горят два. Первая очередь автоматически ушла на первый. Второй тушить вручную... Дать команду... Скорость, скорость! Взлетный режим! Надо снижаться... куда? Где мы, место? Туши второй вручную! Не перепутай! Обработай двигатели! Пожарные краны! Экстренное снижение... Шасси... От какой гидросистемы выпускать? Первая-вторая отказали. От третьей! Давай от третьей! Насосную станцию... какую? Нужны интерцепторы - первая-вторая не работают... Уровень жидкости проверить! Нужно насосную второй гидросистемы. Генератор может не потянуть... выключить лишние потребители - что именно? Запустить ВСУ... Курс к полосе! Какой курс брать? В район дальнего привода... Снижаться с максимальной вертикальной... Дать команду штурману: курс; второму пилоту: пилотировать, следить за скоростями... Как там пожар - погасло? Не погасло? Краны перекрыл? Надо выключить РА-56, все подканалы... Или не все? Ладно, все, черт с ними. Доложить земле... да, включить сигнал бедствия! Сколько времени прошло? Какой курс? Вертикальная? Не превысить скорость! Вовремя вывести из снижения. Высота? Подготовить бортпроводников и пассажиров... Что им сказать? Через три минуты экстренная посадка. Не допустить паники! Как земля - готовится? Переключили систему? Как ветер? Успеем? Не успеем? Радиус разворота... Впишемся? Надо интерцепторы. Терять, терять высоту! Включил насосную? Какой посадочный вес? Какую скорость держать на глиссаде? Угол атаки! Скорее, скорее к

полосе! Закрылки 15! Скорость не менее 300! Сцепление на полосе... попутный ветер... Торможение аварийно, без управления передней ногой... Не забыть бы чего. Привести в действие сборник особых случаев... Скорость! Гасить скорость! Помнить, что на одном двигателе с таким весом машина еле летит. Не снизиться раньше времени - не дотянем. Впишемся? Как глиссада? Сколько прошло времени? Погас или не погас?...

Это - в идеале! Так заложено в Руководстве, в Технологии, во всех наших документах, в конструкции самолета.

А если какая накладка? Если кто-то закричал "Мама?" Если борт не вовремя вылез на связь и долбит свое, засоряя эфир[74]? Если обледенение, либо видимости нет, либо рельеф сложный, либо жара, либо бортинженер допускает ошибки? Тут и без личностного фактора забот хватает. И я не уверен, смогу ли переварить все сразу.

Но я готовлюсь. Я проигрываю варианты, как это делают перед полетом летчики-испытатели.

А если отказ второго и третьего? Либо отказ первого, а бортинженер по ошибке выключает третий? Они ошибаются; все ошибаются, и я тоже могу.

На Ил-18 четыре двигателя, а у нас три. И то, там умудрялись остановить сразу два, на одном крыле. А у нас, с нашей индикацией в ряд, сам бог велел. А если на взлете, летом, в Чите, например?

Командир, держись. Люди тебе доверяют. Люди доверяют машине. Люди верят, что ты, пилот первого класса, спасешь их. Так спаси!

Почему мы, летчики, недолюбливаем теорию? Казалось бы, парадокс, ведь техника все сложнее, значит, нам и учить ее надо лучше.

Но это так кажется за столом, в кабинете.

Любой летающий человек знает, что такое коэффициент обалдения, и что в воздухе он вдвое уменьшает как угол зрения, так и уровень мышления. Незыблемый закон: что на земле знаешь на шесть - при первом применении в воздухе едва натянешь на три. И поэтому родилась авиационная психология и появилась на свет эргономика.

Не знаю, на каких летчиков рассчитывают свои машины наши славные конструкторы. Я не конструктор, из меня не получилось. Я пилот и оцениваю самолет по-пилотски.

Для меня, да смело ручаюсь и за миллион летчиков во всем

мире, - для нас самое важное в самолете - простота и очевидность информации и действий. А теория нам нужна для того, чтобы быть убежденными в том, что простота наших действий обоснованна и единственно верна.

Информация. Когда человека бьют по голове криком "Горим!" и перед ним загорается табло с буквами "Нажми меня" - то и дурак нажмет. Но когда у командира загорается надпись "Пожар", а бортинженер докладывает сначала "Отказ второго генератора", потом "Пожар третьего двигателя" - командир, естественно, переспросит: "Так какой же двигатель горит: второй или третий?" И начинаются дебаты.

Когда перед бортинженером загорается красная лампа и своим ярким светом слепит и глушит все надписи вокруг, то он начинает отсчитывать, какая же по порядку эта лампа... и ошибается. Если бы перед ним загорелось табло с надписью "Пожар второго двигателя", то все было бы ясно.

Следуя простой логике, необходимо все аварийные табло снабдить ясными и понятными надписями.

При пожаре срабатывает автоматически первая очередь пожаротушения. Я не понимаю, как можно порцией фреона погасить двигатель, в который струей льется топливо. Он, по-моему, будет так же гореть. И остается в запасе всего одна очередь, а двигателей три, да еще отсек ВСУ.

Я полагаю, надо бы не спешить с автоматическим срабатыванием. Лучше было бы отдать этот процесс бортинженеру в руки, да продублировать: чтобы срабатывало только после закрытия пожарного крана именно горящего двигателя. Либо уж тогда пусть пожарный кран закрывается автоматически, с последующим срабатыванием первой очереди.

Считаю, что все, что касается отказов на двигателе, следует свести в одну колонку ясных световых табло-кнопок. Загорелось табло - нажми его. Кстати, на Ил-18 как раз такие колонки сигнальных лампочек и стоят. Правда, органы управления тушением расположены отдельно - но на ясной, логичной мнемосхеме.

Вообще, весь комплекс действий в полете необходимо разделить на серии простейших стереотипных действий, движений, рассуждений.

Например: отказ двигателя. Загораются табло "Отказ двигателя No..." Если пожар, то "Пожар двигателя No...", "Отказ генератора No...", "Выключи отбор воздуха" и т.д. Бортинженеру остается доложить командиру и по его команде нажать - погасить горящие табло.

Для нас это просто, для конструкторов - сложно. И

конструкторы идут по пути, чтобы им было вроде бы просто, а пилот - черт с ним, с пилотом, пусть зубрит и зачеты сдает.

Если бы умная доработка (где же были ваши дурацкие мозги раньше, товарищи конструкторы?) - вмонтирование в головки стоп-кранов красных лампочек отказа, а на доске пилотов установка трех табло "Отказ двигателя No..." - была выполнена на машине No 85338, я уверен, не было бы ошибочных действий бортинженера, вопросов к нему командира, и, как результат, не было бы катастрофы.

Кузнецов, генеральный конструктор двигателя, сказал: там нечему гореть, там одно железо... если бы закрыли пожарный кран. И он прав.

Интерцепторы, наши воздушные тормоза, работают только от первой гидросистемы. Это неправильно, и нужно тройное дублирование. Интерцепторы нужны нам всегда, особенно на экстренном снижении.

Краны выпуска шасси от каждой системы (а их - три системы выпуска) - разные и расположены в разных местах кабины. Мне кажется, это ненужная сложность. Лучше бы три крана рядом, из них два аварийных - под скобой и под пломбой. Зато не надо думать, где, что и как, и какой нейтрально или на выпуск, а какой в это время работает, и кто на кого влияет. В аварийной ситуации неплохо было бы дублировать отказ системы выпуска красной лампой на кране или рядом с ним.

Ну почему на "Боинге" еще 20 лет назад освободили пилотов от забот при отказе двигателя, какая гидросистема что питает? Все они работают от закольцованного пневмопривода с пневмомоторами на каждом двигателе и автономным резервным источником питания. Буржуй пошел на это усложнение конструкции!

Витя Фальков не справился с потоком информации и нервами экипажа. На решение этого кроссворда он потратил те две минуты, которых ему не хватило до полосы.

Я, конечно, выговорился. Наболело. Но ведь мне летать на такой же несовершенной машине. И, вполне возможно, в первом же полете меня ждет такое же испытание. Я не должен теряться, я знаю, что из любой точки круга смогу дотянуть до полосы, даже не туша пожар.

Решительность. Вот чего не хватило Фалькову.

Я страдаю тем же: отсутствием решительности в жизни. В житейских ситуациях, между людьми, я теряюсь. Но я не теряюсь там, где работаю руками. И совсем не имею права теряться в своем любимом и наилучше мною освоенном деле. Но надо

назубок знать теорию и иметь набор заранее обдуманных действий в различных аварийных ситуациях.

Поработаю еще над РЛЭ.

## *31.12*

Вчера весь вечер просидел над РЛЭ. Обдумывал варианты. И пришел к выводу, что матчасть надо знать.

Самый сложный вариант: отказ 1-го и 2-го двигателей, с пожаром. Но действия сводятся к простейшему.

**Первое**: успокоить экипаж, чтобы не допустить поспешных самостоятельных действий бортинженера. Настроить на немедленную посадку. Доложить земле.

На это уйдет десять секунд. За это время можно самому поставить малый газ и выпустить интерцепторы Они должны выпуститься за счет гидроаккумулятора[75] первой гидросистемы.

**Второе**: дать команду бортинженеру проверить уровень жидкости и включить насосную станцию. Иначе не выпустить шасси, да и на управление самолетом остается одна, третья система. А инженер в первую очередь думает о пожаре и забудет и о жидкости, и о насосной, это точно.

**Третье**: дать команду на аварийный выпуск шасси и перевести на снижение с максимальной вертикальной, с разворотом курсом на дальний привод.

Все: экипаж настроен, началось снижение. Теперь можно и тушить.

**Четвертое**: Дать команду остановить первый и второй и перекрыть их пожарные краны - но осторожно и не спеша, последовательно. И тушить горящий двигатель, опять же, повнимательнее. Не гаснет - тушить мотогондолу, там три очереди.

Да нечему там гореть, если закрыт хотя бы стоп-кран.

**Пятое**: когда погаснет, дать команду подготовить и включить ВСУ. На это нужно полторы минуты. РЛЭ требует запустить ВСУ для поддержки штанов, хотя лететь остается минуты две-три.

А затем уже все остальное. Уточнить место самолета и курс. Обработать остановленные двигатели. Разгерметизировать кабину. Припомнить заход на одном двигателе: предкрылки вручную, закрылки только 15; шасси выпущены, значит, не допустить подныривания под глиссаду, лучше идти выше, скорость не менее 300, лучше больше. Не забыть убрать интерцепторы (их прижмет набегающим потоком). Гашение

скорости в развороте на траверзе дальней. И после выхода на курс уточнить глиссаду.

У Фалькова горел один двигатель. Не требовалось сразу включать насосную. Все работало. Все нормально выпускалось. Только не был готов экипаж.

Видимо, при предполетной информации надо предупреждать экипаж на случай пожара и отказа в наборе высоты.

Самый сложный психологически этап - начало набора высоты. Трудно перестроиться с земли на полет, нужно время. Но на то мы и летчики первого класса.

Люди к Новому году готовятся, а я дурью мучаюсь, ночь не сплю, все мне мерещится, как бы я действовал. Ну, да бог с ним. Вдохновение нашло, надо использовать, пока есть охота заниматься.

# 1985. Уроки

## *2.01.1985*

Прочитал книгу Пусэпа "Тревожное небо". Как и все мемуарные книги, она тускла и безлика. Детство, юность описаны с заметным эстонским акцентом, что ли. Никаких эмоций. Одни факты, причем, то самые важные, ключевые, то мелкие, никому не нужные воспоминания, как фотоснимки.

Само ремесло летчика показано в книге лишь как необходимый атрибут. Так мог бы написать землекоп, как строили Суэцкий канал, и лишь название профессии показало бы, что и он тоже вроде как некоторым образом причастен к большому делу. Скучно.

Будь я посторонний, но интересующийся авиацией человек, испытал бы от этой книги разочарование: авиацией в ней лишь чуть пахнет. Тем более, я разочарован, будучи сам пилотом.

Сколько их, таких серых, бесталанных книг. И зачем они пишутся, и кому, чьему сердцу предназначены? Какой отклик они разбудят в душе молодого человека? Сопереживание? Чему? Стремление? К чему?

Нет, Каминский, с его чукотскими записками, все-таки лучше, живее.

Почему-то все советские авторы, причастные к авиации, пишут о ней скучно и по-деловому, как будто в авиации нет места эмоциям, переживаниям, романтике. Правда, я романтику эту познал со всех сторон, но нельзя же ее отбрасывать - она есть!

Почему-то летчик должен быть мужествен, смел, уметь брать ответственность, рисковать, выполнять любое задание, преодолевать и т.п. Но ему в мемуарах как-то отказано в проявлении чувств, в душевной борьбе, в сомнениях; за риском и борьбой как-то замазана живая, мятущаяся человеческая душа, живущая ведь не только работой.

И вообще, вся сухость этого рода беллетристики именно в отрыве работы от остальной жизни, в отрыве мыслей, связанных с работой, - от мыслей вообще.

А ведь летная работа как никакая другая тесно связана с жизнью и бытом тысячами очевидно заметных нитей. Поругался с женой перед вылетом - жди грубой посадки. Это железная связь.

Или уж такие люди были - цельные, знающие "одной лишь думы власть?" Мы многостороннее их. Сама жизнь сложнее. И ведь они, создавая свою книгу, должны же это понимать,

учитывать, для кого они пишут, мировоззрение читателей.

Правда, читаешь мемуары летчиков-испытателей - там другая крайность. Интеллект так и прет. Все разговоры, мысли, ощущения - глубоко психологичны. Аж противно.

Кто же напишет о рядовом, линейном летчике, ничем не отличающемся от тысяч таких же, - со своими маленькими заботами, радостями и печалями, со своим взглядом на мир божий, с недостатками и ошибками, - о летчике, работающем в одном ряду со всем народом?

Я за это не берусь, нет таланту. Мои записки предназначены поддержать несовершенную память. Факт всегда помнишь, но ощущаемые чувства при этом быстро выветриваются, изменяется взгляд на вещи, теряется непосредственность.

А людям важно не просто узнать факт, выполнение задания, но еще и увидеть, как пилот поджимает хвост: при этом задать и себе вопрос: а я смог бы?

Сравнивая те далекие полеты с нынешними, удивляешься изменениям сути, целей, устремлений нынешнего поколения летчиков по отношению к ценностям и приоритетам наших коллег сороковых годов.

Мы стали считать топливо. Я застал Ан-2, Ли-2, Ил-14, даже Ил-18, - тогда еще не считали топливо так скрупулезно, и бортмеханик всегда имел в баках свой, никем не учтенный запас, справедливо полагая, что лишнее топливо в баках не лишнее и бензин - это не перегрузка.

Мы стали скрупулезно вести бумаги. Документ - вот главное - начал вытеснять русский авось на обочину полета. С нас стали строже спрашивать.

Мы стали больше верить приборам, диспетчерам, забросили ветрочет, отложили в карман портфеля навигационную линейку[76]. Конечно, она еще не забыта, но все чаще мы обходимся без расчета ветра в полете и угла сноса. Основным видом полетов стал полет над облаками; обледенение[77], болтанка и иллюзии в облаках, героические прорывы через грозовые фронты стали редкими явлениями. Ночь и день для нас одинаково привычны.

Но в стремлении довести работу экипажей до абсолюта, до уровня машины, до верхних степеней стереотипности и надежности - тут появились перегибы. Расшифровка и разбор каждого элемента полета, каждого отклонения рычага, руля, нажатия каждой кнопки, загорания каждого табло, - привели к тому, что пилот стал бояться летать. Не бояться пребывания в чуждой стихии, а бояться чего-нибудь сделать не так, не по

шаблону. Так же, как когда-то, на заре авиации, пилот боялся неведомой стихии, которая норовила подловить неосторожного, перешагнувшего неведомый рубеж, - так сейчас он боится наказания стихией бюрократии за отступление от буквы: превысил крен, либо скорость, либо что-то не так сказал, либо не выдержал другие параметры, - пусть на полпроцента, пусть на два километра в час, на пару градусов, - но не идеал. Значит... дерьмо летчик.

Обязан, и все. Так поставлен вопрос. И мы научились летать так, что счастливчику Чкалову и не снилось! Из-под палки научились.

Самого полета мы не боимся. Все же знание матчасти, ее удивительных возможностей, позволяет нам уверенно делать свое дело, даже с элементами красоты. Но неприятно, когда на разборе упомянут твое имя в расшифровке.

Правда, тут тонкость. Не за то тебя осуждают, что нарушил. За то, что не сумел отписаться.

Бюрократическая атмосфера порождает уродливые понятия летчицкой этики.

Есть лазейка. Если где-то пустил пузыря, особенно по скорости (ой, сколько же этих ограничений!), можешь написать в специальном журнале, что была болтанка, сдвиг ветра, самум, ураган, тайфун, торнадо, - и хотя и до, и после этого отклонения все параметры полета были в норме, на расшифровке снисходительны: причина отклонения зафиксирована в документе.

Кого мы обманываем? Это липа, липа узаконенная. Пока. Лично я отписывался за два года раз десять, но на меня расшифровок пока не было. Умом понимая, что и сам я, и окружающие знают мой класс пилотирования, все равно с великим трудом отгоняю неприятные эмоции после какого-либо отклонения. Даже, другой раз, устав нервами от работы, плюнешь на отклонение, решив: будь что будет - ну, вызовут на ковер, выпорют; скажу: ну, наказывайте, виноват, только отстаньте, ради бога, не терзайте, сами же знаете, как это случается.

Нет, надо вынести на разбор и - перед лицом своих товарищей... чтоб неповадно было.

Такое отношение к работе и такие тонкости еще двадцать лет назад были недоступны и непонятны пилотам старшего поколения. И они так и ушли на пенсию, пожимая плечами и удивляясь, в какие рамки забивают нашу свободную профессию.

Конечно, такая техника пилотирования и такой высокий уровень использования автоматики и всех возможностей машины

и земли, на высоких скоростях и в предельно загруженном воздушном пространстве, вырабатываются многими тысячами часов налета.

Если Пусэп мог за одно лето переучиться с Р-5 на ТБ-1 и на ТБ-3, и тут же - на флагман Пе-8, затратив на это все едва ли сотню часов, да еще без разбору, с какого кресла летать, то можно представить, с какой точностью он выдерживал параметры полета и каковы были тогдашние требования.

Сейчас только на одном типе самолета, налетав вторым пилотом тысячи полторы часов, пока перелезешь на левую табуретку[78], да пока введешься[79], да набьешь руку, да пока тебе сам министырррр!!! - не ниже рангом - не подпишет приказ о назначении... полгода проходит, и это еще своя игра.

Я вводился год; правда, заморочки были связаны с отсутствием диплома о высшем образовании. Раньше же достаточно было чуть не устного указания командира отряда - и летай себе хоть с какого кресла.

Людям, конечно, раньше больше доверяли, брали ответственность на себя. Правда... кто не оправдывал доверия, того легко расстреливали, и вся недолга. А сейчас никто не хочет брать на себя. Только министр.

Может, это оттого, что возим много пассажиров, может, оттого, что все больше людей устает от ответственности, хочет сбросить с себя.

С меня ее никто не снимал и не снимет. Я себе не прощаю.

## *9.01*

Почему-то вспомнились прыжки с парашютом в училище. Когда пришло время прыжков, я волновался, как и все, но солидный - может, сотни — запас прыжков с вышки вселял уверенность в приземлении; я боялся только момента покидания самолета. Хватит ли сил шагнуть за порог?

Я, конечно, хотел покинуть борт "ласточкой", как "бывалый", хотя нам ясно было приказано: прыгать в группировке, руки на запасном.

Когда открыли дверь и в кабину Ан-2 ворвались рев, ветер и свет, и пошли ребята, я, в общем-то не задумываясь шагнул вслед с одной мыслью: разжаться... "ласточкой..."

Разжаться-то я разжался, но потом, как мне показалось, долгое, весьма долгое падение заставило сжаться в комок, а ужас выразился в долгом-долгом, сколько хватило легких, судорожном

вдохе в себя: "Х-х-х-х-х-х!" И мысль: да когда же это кончится? Потом плавный, нарастающий рывок, ноги подлетели вверх, и, перевернутый спиной вниз, я увидел над собой уходящий самолет и вылетающих из него комочками моих товарищей с рвущимися пуповинами чехлов. Мы рождались в небо из чрева самолета.

Восторгаться красотами было некогда: поднявшийся ветерок нес нас за аэродром на кукурузное поле. И я с величайшим удовольствием принялся скользить, тянуть стропы, вертел головой, чтобы никто не сел мне на купол, перекликался с такими же возбужденными товарищами, удивлялся, что земля почти не приближается, но потом она пошла все быстрее, и я всерьез занялся приземлением. Взгляд вперед, поймал землю, точно как на вышке, приготовился, сгруппировался, ножки вместе, ступни параллельно земле, в нужный момент с силой подтянулся - топ! - просел глубоко и остался на ногах! Сказалась-то школа тренировок в парке Горького!

Глянул вниз: в десяти сантиметрах разрытая до приличной глубины сусличья нора. Не сгруппируйся я, не погаси вертикальную скорость, - мог сломать ногу.

На втором прыжке нас всех отнесло на самый угол летного поля: видимо, расчет инструктора был не совсем точен. Мне выходило приземляться на проходившую по краю дорогу, с приличными колеями, весьма разбитую и в колдобинах. Пришлось тянуть по ветру на поле, а там гасить поступательную скорость за задние стропы; но все же я сумел и погасить, и подтянуться, и устоять на ногах. Вокруг падали и кувыркались товарищи мои; я загордился, завопил "Ура!", в восторге не замечая, что купол моего парашюта опускается прямо на меня и стропы уже обвесили меня со всех сторон. Дунул ветерок, купол понесло, стропы сдернуло с меня, но одна, зацепившись за шею, ожгла, как кнутом; я взвизгнул и кувыркнулся за нею, поймал и погасил купол, - но не погас ожог, вздувшийся громадным волдырем как раз через всю шею, там где воротник. Так и остался на шее темный след на память о крещении небом.

Говорят, что второй прыжок страшнее первого, но мне было страшно одинаково. И все же я прыгал без колебаний.

Перед первыми полетами учились мы рулить по аэродрому. Гвалт в наушниках оглушил, я не мог разобрать, где внешняя связь, а где команды инструктора по самолетному переговорному устройству СПУ[80]. Рев мотора врывался в плохо подогнанный шлемофон, и я при первой возможности добыл резинку от трусов и стягивал голову резиновым кольцом. Это помогало; потом уже освоился.

Первый взлет... Маленький самолет, урча мотором и кланяясь каждой кочке, вырулил на старт. Я установил его на взлетный курс, наметил ориентир - это было мне знакомо по полетам на планере. Получили разрешение, я мягко двинул сектор газа вперед, мотор взвыл. Инструктор дожал газ до взлетного, мотор завизжал; нас затрясло, казалось, сейчас самолет развалится. Я бросил тормоза, мы рванулись, помчались, понеслись таким немыслимым темпом, что мозг не успевал переваривать ощущения. Визг мотора, тряска; казалось, что мы сшибаем кочки и уже летим, но вот инструктор потянул ручку, передняя нога поднялась, бег перешел в прыжки, потом земля ушла вниз, и я инстинктивно и нервно стал исправлять крены.

Посадка мне так не запомнилась, видимо, оттого, что взлет на планере скоротечен и, в общем, делать нечего, а вот посадка занимала там все внимание. А здесь получалось наоборот.

Потом все вошло в колею. Но ощущение после планера было, как если бы пересел с велосипеда сразу на мощный мотоцикл.

В летном отряде был разбор. Я был в рейсе и не был на нем, но по рассказам присутствующих, изложенных Витей Колтыгиным, экипаж не обвиняют. Условия, в которые он попал, слишком сложны, чтобы принять правильное решение.

Двигатель разрушился еще на первом развороте. Охотник нашел в лесу колесо первой ступени компрессора с пятью оборванными лопатками. Нашли и отрубленный пучок электропроводки.

Судя по расшифровке МСРП[81], перед бортинженером загорелось сразу 16 табло отказов. Смутно, из разговоров, вырисовывается, что отказал и горел сначала третий двигатель, а у второго вроде бы обрубило тяги управления и он самопроизвольно вышел на взлетный режим, а потом, вроде бы, и он загорелся.

Выходит так, что экипаж не смог правильно определить, какие же двигатели отказали, какой остался работоспособным. По тахометрам командир мог видеть, что работает два: первый и второй. Но пока неизвестно, по чьей инициативе был выключен второй: то ли из необходимости экстренного снижения, то ли из-за пожара.

Пожарные краны не были перекрыты. Двигатели останавливают стоп-кранами через механическую проводку; вероятно, у второго двигателя она была перебита. Может, он и не выключился, молотил на взлетном, не дал снизиться?

Вроде бы нашли панель АЗС, на которой АЗС-ы пожарных

кранов были выбиты. Может быть, в цепи 28 вольт было короткое замыкание. Может, замыкание было в ветви, питающей как раз пожарные краны, и инженер их закрыл, а они не сработали? Это Витя подсказал, а я об этом не думал.

Вот тебе и растерянность экипажа. Кто может предвидеть, что, допустим, невозможно не только убрать газ двигателю, а и выключить его? Надо снижаться, а он на взлетном. Что делать? Выключить насосы подкачки и перекачки? Тогда тот, что на малом газе, будет питаться самотеком, а тот, что на взлетном, должен заглохнуть. И это надо знать и быть к этому готовым. И даже если он горит, и насос-регулятор в положении взлетного режима, при выключенных насосах литься в него будет всего тоненькая струйка.

Еще один нюанс, Витя надоумил. Один генератор, а двигатель его работает на малом газе, - велика вероятность отказа генератора при большой нагрузке: такая конструкция. Значит, обязательно выключить лишние потребители, а уж потом включить насосную. Много тянут насосы подкачки и перекачки, их можно выключить на снижении. Но понадобись режим единственному двигателю - а он понадобится, взлетный, на глиссаде, - надо включить его насос, либо, чтобы не ошибиться, все четыре насоса подкачки, т.е. опять струю в горящий двигатель. Но это - за две минуты до приземления.

Я недаром сидел над Руководством. Нашел в нем несколько несуразностей, противоречий. Оно просто не предусматривает той ситуации, которую я все время обыгрываю в мозгу: отказ двух соседних двигателей с их разрушением и полной остановкой, пожар, экстренное снижение с использованием интерцепторов и шасси, а значит, насосной станции, а значит, запуска ВСУ, требующего минимум две минуты. Рекомендации тут запутанные.

И еще Витя подсказал, что РА-56 в такой ситуации являются лишними и очень прожорливыми потребителями гидросистем: их гидропотери очень велики, и их необходимо выключать обязательно, если осталась только одна гидросистема. Я этого не знал, нам не давали. Ломал голову, зачем дается такая рекомендация РЛЭ.

Я многого не знаю. Петушок клюнул, так завертелся. А как же другие? Ведь у каждого свои переживания, связанные с катастрофой. Каждый решает для себя, как он поступит в подобной ситуации. Каждый оценивает по-новому и машину, и свои способности, и знания, и как же быть дальше.

Или летчик должен быть тупым и храбрым? И что - в нужный момент сработают реакция, опыт и всплывут знания? Нет, не сработают. Надо предвидеть. Я и за рулем автомобиля никогда не

рассчитываю на реакцию: какая бы она ни была у меня, я твердо знаю теорию, что такое тормозной путь, что такое инерция и прочее. Я стараюсь предвидеть и гляжу на два светофора вперед. И не подводило.

Надя видит, как меня грызет изнутри, как не дает покоя мысль о катастрофе. Видит, что я закомплексовался на Руководстве и все время думаю, думаю, глаза стеклянные. Конечно, она переживает, как всякая жена летчика. Но она всего не знает и не видит, хотя я от нее ничего не скрываю. А мне нужно обрести уверенность. Я не трушу и готов лететь хоть сейчас. Но нужно знать, как действовать, если придется.

Видимо, опять перелом. Он назревал. Но катастрофа сразу обнажила, показала, что так летать, как я до сих пор летал, нельзя.

Мне везло. Было легко летать из-за того, что нервное напряжение помогала снять эдакая беспечность. Я всегда верил и верю машине, знал и видел своими глазами на Ил-18, как срабатывает автоматика. И поэтому как-то не слишком задумывался о тонкостях. Лечу над горами, любуюсь красотой и гоню мысль, что, не дай бог, случись пожар, куда падать? Над морем тоже. В грозу. Но гроза год назад тряхнула меня, в Благовещенске. Может, с этого я задумался?

Мы подходили к Благовещенску, уже начали снижение. Впереди стоял фронтик, мы рано вошли в слоистую облачность, поглядывая на экран локатора. Ниже нас видны были отдельные небольшие засветки, пройти над ними не составляло труда.

Я доверяю ребятам; вот и в этот раз пилотировал Володя Заваруев, опытный и хороший пилот, без пяти минут командир, имеющий командирский опыт полетов, еще на Ил-18, втрое больше моего. Он успевал и пилотировать и вместе со Станиславом Ивановичем поглядывать в локатор; я осуществлял, так сказать, общее руководство. Заходить и садиться была очередь Володи, а метеоусловия мы не делили никогда, чтобы он набивал руку.

Где и как они зевнули, я не знаю: по наклону антенны видно было, что засветка ниже нас. Но вскочили. Нас взяло, как щенков за шкирку, подняло, потрясло... Я запомнил лишь страшный, непривычно изменившийся шум потока за стеклом фонаря; кровь ударила в лицо, ощущение ужаса от чего-то непоправимого...

И опустило. Все тихо, выскочили между слоями: рядом громада клубящегося облака; видимо, чуть зацепили самую вершинку.

Акселерометр зафиксировал перегрузку 2,35, для меня невиданную, невозможную. Хвост мой и так аварийно убрался где-то аж к горлу, а тут сразу бросило в пот. Пахло предпосылкой...

Мы еще не осознали полностью, что произошло, как вошла проводница, на бледном лице одни глаза, потирая плечо, сообщила, что "Томка сломала ногу". Поила как раз пассажиров, бросок, сама на полу, ноги кверху, поднос на ней, пассажиры напуганы.

Этого еще не хватало. Но все равно, надо было садиться; по радио вызвали врача к трапу. Сели, был дождик, я тормозил очень аккуратно, да и садился помягче. Зарулили, пассажиры вышли, врач осмотрела Томку, та, молодец, держалась. Не перелом оказался, а растяжение; решили лететь в Красноярск, а там я на машине довезу ее до дому.

Вышел, попинал колеса: на правой ноге правое переднее лопнуло, дыра с кулак. Я уже ничему не удивлялся. К счастью, был тут инженер, знакомый Паши, вместе институт кончали, он нам помог. Вызвали расшифровщиков, замерили перегрузку по КЗ-63: оказалась 1,8. Пролистали РЛЭ: допустимая 2,5, можно не записывать.

Полеты на "Ту" в Благовещенск только начинались, у них еще не было подъемника; с трудом буксиром накатили машину правой тележкой на деревянный клин, сняли колесо: разрушение датчика юза, производственный дефект. Запасное колесо мы возили в багажнике, заменили.

Домой долетели хорошо, и у Томки нога прошла; я довез ее домой, из машины она вышла, уже не хромая.

И поехали мы экипажем ко мне; стол был накрыт, потому что в этот день мне исполнилось 39 лет. И мы расслабились...

Так может, с этого дня рождения стал я задумываться об ответственности? О том, что я летаю, в общем-то, как слепой кутенок, полагаясь на случай? И я стал обдумывать варианты. И стал приходить с полетов более усталым. Постоянная бдительность выжимает все соки.

А время сейчас подобно заходу по курсо-глиссадной системе. Чем дальше вперед, тем все большее напряжение, тем четче, выверенее, короче движения, и мысли, и чувства; и чтобы не выйти из клина, за пределы, на второй круг, надо стиснуть зубы и напрячься еще сильнее.

У жизни нет второго круга.

Читаю Валентина Распутина. Открыл его для себя недавно и

случайно. Мир его героев мне понятен, хотя я принадлежу совсем к другому, суетному и бегущему поколению. Хорошо, что есть, остались еще мостики между нашим временем и тем, откуда мы вышли и которое продолжаем.

## *17.01*

Был в отряде, хотел оформить выход из отпуска. Работы нет, машины стоят, за нас летают Ил-62, где только можно; рейсы отменяются, топлива нет. Кроме того, указание: летать строго в составе закрепленного экипажа - а у меня двое отсутствуют: Леша еще в отпуске, а Валера лег на чердак. Мы с Михаилом взяли еще по 12 дней - до конца месяца.

Медведев поймал меня, стал задавать каверзные вопросы по Руководству; я справился. Потом я расспрашивал его о катастрофе, но Медведев знает немногим больше нашего. По разногласиям в Руководстве он со мной согласен, но надо ждать изменений РЛЭ сверху.

Катастрофа вскрыла многое. Будут изменения в РЛЭ. Кстати, к экипажу Фалькова претензий нет; мало того, начальник УЛС Шишкин считает, что действия экипажа высокопрофессиональны.

Мы мало знаем, многое домысливаем. У них практически отказала вся энергетика 28 и 36 вольт, отказали авиагоризонты; второй двигатель дал ложный сигнал пожара, горел же третий, вернее, он высыпался, а из трубы била струя керосина... Второй двигатель был неуправляем, режим его несколько раз произвольно менялся от взлетного до малого газа, и на третьем развороте он был выключен по команде КВС[82].

Экипаж пытался управлять машиной, но горел отсек, где проходят гидросистемы. И на четвертом развороте управление отказало, и они поняли это, когда самолет стал падать с креном 65 градусов, и сказали, что это все, конец...

Сами пожарные краны были все открыты, а на пульте бортинженера вроде бы в закрытом положении были тумблеры двух: второго и... первого - а ведь он работал! МСРП записал совсем другое... Короче, все пока запутано.

На тренажере в Москве смоделировали ситуацию и дали нескольким экипажам, подготовленным. Никто не справился.

Медведев считает, что быстрее, чем за пять минут, не успеешь снизиться. Я с ним спорил, но нам мешали. Он говорит, что авторитетные испытатели сказали, что заход Фалькова - оптимальный.

Ага. Оптимальнее не бывает.

Слышал разговор, что партию из восьми двигателей выпустили с отступлением от технологии. И эти двигатели оказались на 124-й (Уккис), на 338-й (Фальков); при разовом осмотре обнаружены трещины на 324-й и 327-й. Это у нас.

На днях горел двигатель у душанбинцев, погасили, долетели домой из Ташкента. Это пятый из той партии, а где-то еще три. Кто-то же должен ответить? Хоть выговор схлопочет?

О выключении насосов Медведев спрашивал - я был готов, ответил правильно. Этого в Руководстве нет. И вообще, я понял, что наконец-то стали прислушиваться к здравому смыслу, пусть и вопреки Руководству. И что руководства пишут живые люди, которым свойственно ошибаться.

Очень красной кровью написаны наши документы...

Вышел из отпуска, хотя и понравилось отдыхать, но полетел в Благовещенск с удовольствием. Проверяющим был комэска, я старался. Полет удался: в Благовещенске сел на редкость мягко, да и вообще работал спокойно; перерыв в работе не сказался. Дома садился в болтанку, настоял на посадке с закрылками на 28, хотя пришлось поспорить.

Со ста метров началась болтанка, Кирьян пытался зажать управление, я потребовал отпустить, и он не мешал. Посадка мягкая, на пробеге почему-то уклонился метров на пять вправо от оси при ветре слева. Не заметил причины. Обычно я такой роскоши себе не позволяю: приучен садиться строго на ось, бежать строго по оси. Леша как-то в разговоре спросил, не приходилось ли мне на Ан-2 крутиться на пробеге. Я удивился, что он говорит об этом как о само собой разумеющемся. Он крутился в молодости; я же считаю это позором.

За всю летную жизнь я имею лишь два позорных случая ошибок - и оба на Ил-14: посадка до ВПП в Заозерке и выкатывание за пределы ВПП в Енисейске[83].

Для меня Ил-14 был этапом становления как настоящего пилота, закладки основных профессиональных качеств транспортного летчика. Ничего, что командиром я пролетал на нем всего год, - это был год хорошей школы.

Случаи эти удалось скрыть; их мне хватило на всю летную жизнь. Кто знает, если бы мне вырезали талон или перевели во вторые пилоты, больше бы пользы было Аэрофлоту? А так я через пару месяцев ушел на Ил-18, и сейчас, уже летая на больших лайнерах, наперед думаю головой, чтобы не получить под задницу.

Зашел разговор с Кирьяном о моем праве давать взлет и

посадку второму пилоту. Он удивился, узнав, что я окончил инструкторские курсы.

Ушел на пенсию Сергей Ильич Андреев. Он был у нас зам. ком. Летного отряда. Сейчас на этой должности Антон Цыруль, мой однокашник еще с Енисейска.

Сергей Ильич, Заслуженный Пилот, полюбился нам тем, что не любил болтать, говорил только по существу, давал хорошие, дельные советы и защищал нас от нападок ретивого начальства.

Когда Слава Солодун в Норильске рулил и внезапно вставший торчком свалившийся со штабеля кислородный баллон повредил ему копеечный колпак АНО[84], вони поднялось на сто рублей. Грех было клепать на такого великолепного пилота, но приехавший из управления Левандовский, при всех своих положительных качествах частенько не видящий человека за буквой, решил сделать из Солодуна козла отпущения и, собрав пилотов на представительный форум, начал настраивать аудиторию таким образом, что, мол, само ваше командование вроде бы как осуждает таких вот разгильдяев, которые не умеют вести элементарную осмотрительность на рулении (ага, баллон-то упал со штабеля уже за пределами видимости из кабины!), и т.д., и т.п.

Произнеся соответствующую речь, он решил, что, видимо, уже создал такую атмосферу, чтобы можно было спросить, разделяет ли это благородное возмущение командование летного отряда.

Сергей Ильич встал и произнес свою знаменитую фразу: "Я полагаю, что экипаж не виноват". И сел.

Иван Альфонсович Левандовский, заместитель начальника Красноярского управления гражданской авиации, большой человек, опешил, но быстро оправился и снова стал разливаться, еще гуще концентрируя тему. Когда ему показалось, что он переубедил оппонента, он снова поднял Андреева. Тот невозмутимо и твердо ответил: "Повторяю, экипаж не виноват!"

Под всеобщее ржанье Левандовский моментально переориентировался, шутейно развел руками и разрешил Солодуну рулить с любой скоростью на любом аэродроме.

Вот здесь он попал в самую точку. Вячеслав Васильевич Солодун, пилот и инструктор от бога, умеет на самолете делать то, чего другой не сумеет и на велосипеде, и может этому научить любого.

А Иван Альфонсович, тоже прекрасный пилот, не сумел как-то вписаться в карман на сухой полосе и закрыл аэропорт на несколько часов. И на старуху бывает проруха.

А мы, летчики, уважаем себе подобных не за широкие погоны, а за ремесло. И Сергей Ильич, сам высокопрофессиональный летчик, наглядно выразил нашу общую точку зрения.

Сейчас он ушел в УТО, будет читать нам РЛЭ.

Антон Цыруль сказал, что у нас в управлении, да и в других тоже, взялись обобщить рекомендации по действиям экипажа в особых случаях полета, не отраженные в РЛЭ, - как дополнение к Технологии работы экипажа. Предложения пилотов учитываются. У меня есть кое-что по этому поводу, я заикался Медведеву, да ему было недосуг.

Правильно: спасение утопающих - дело рук самих утопающих. От Туполева дождешься изменений.

Два дня назад слетали еще раз в Благовещенск. Спокойно, хорошо, и на той же машине. На пробеге, когда реверс включался на полную обратную тягу, самолет прилично вело влево, парировал правой ногой до упора. Дома на пробеге повторилось, но теперь уже и тормозом правым чуть помогал. Теперь ясна причина прошлого уклонения: в напряжении захода и посадки я после перерыва в полетах не заметил тенденции влево, хотя ногу дал, а после выключения реверса дача правой ноги стала излишней, вот и уклонился вправо.

А еще хвастался, мастер, что перерыв не сказался...

Но бортинженер говорит, что параметры двигателей при включении реверса были одинаковы. Такие случаи бывали, я помню, еще когда летал с Солодуном, - на 195-й и 324-й, а вот на этот раз - на 327-й. Необъяснимо: тянет, и все.

Летели над БАМом; против обыкновения, Муйская долина была открыта, и мы любовались Витимом во всей его красе и окружающими горами - Северо- и Южномуйским хребтами, Удоканом, Кодаром. Правда, отвлекало от этой пустой забавы дело: я все искал пригодные посадочные площадки и прикидывал их размеры и расстояние до них, подходы. Не густо, конечно, да и с высоты 10 км сильно не разглядишь, и ночью там будет нечего делать, - но не могу отвязаться от этих мыслей.

1 февраля в Минске упал Ту-134. После взлета возник пожар 2-го двигателя, стали разворачиваться с обратным курсом; видимо, на одном машина не тянула, решили садиться на лес в условиях ограниченной видимости. Пожар погасить не удалось, и после посадки самолет сгорел. Из 74 человек госпитализировано 22, в том числе, два пилота и бортпроводница. Так что есть шанс в такой ситуации остаться в живых.

Если бы Фальков сел на дорогу, в 4-х км от ВПП, затаскали

бы его? Правда, попробуй еще сесть на нашем лайнере. Но - мог.

Вчера был разбор объединенного отряда. По катастрофе материалы еще в Москве, по Минску молчание. Сейчас притчей во языцех стали Ил-76. У одного гидросистема отказала, у другого еще что-то, но самый анекдотический случай произошел с моим соседом Пашей Краснощеком.

Его отправили в командировку в Братск: возить оттуда горючее в Полярный. Работа хорошая: я сам когда-то возил горючее на Ан-2. Груз всегда готов, задержек нет. Вот они и возили себе спокойно. По инструкции перевозка топлива осуществляется с разгерметизированным кузовом - для вентиляции, что ли.

Летели они на 11100 м, подошло время приема пищи, оператор пригласил командира на кухню. Тот, идя мимо двери, ведущей в кузов, обратил внимание на сильное шипение. Там в двери два отверстия, закрыты створками; при необходимости створки можно открыть для более быстрого выравнивания давления между кузовом и кабиной. Вот и шипело: воздух выходил из кабины в щель.

Паша решил устранить дефект. Стал дергать эти заслонки за ручки, но этим только расширил щель. Видя, что сил не хватает, вспомнил, что есть еще автоматика: можно эти заслонки закрыть или открыть электромеханизмом, который сильнее рук, а управляется кнопочкой на стене.

...И нажал кнопочку. Он все продумал, но никак не ожидал, что механизм сработает на открытие, так как там есть тумблер, переключающий работу механизма на "открыть " и "закрыть". Он стоял на открытие.

Кабина мгновенно разгерметизировалась, давление в ней сравнялось с забортным, стало, как на 11100. Паша загремел по лестнице вниз, к штурману. Бортинженер повалился лицом на пульт; второй пилот, по его объяснению, вроде бы все ощущал, но как в тумане, а пошевелиться не мог.

Туман в кабине-то был - это всегда случается при разгерметизации.

Радист в это время кончил есть и повернулся отдать поднос оператору. И увидел, что тот валится на него. Отшатнувшись, он поймал краем глаза загоревшееся табло и меркнущим сознанием разобрал надпись на нем: "Дыши кислородом!"

Не звоночек зазвенел, не сирена взвыла, не лампочка загорелась, - огненные буквы! Маска была рядом; хватило сил дотянуться и сделать несколько вдохов - сознание прояснилось.

Самолет себе летел на автопилоте. Правда, они как раз

меняли эшелон, и второй пилот, Саша Ишоев, управлял рукояткой тангажа.

Радист схватил его маску, прижал ему к лицу и кое-как привел в чувство. Думать тут нечего: ударил по газам и - экстренное снижение.

Где-то ниже 6000 пришел в себя командир, кое-как добрался до рабочего места. Из снижения вывели на 4500, загерметизировали кабину опять, отдышались и благополучно сели в Братске.

Паша, конечно, очень умный. Он заочно окончил МАИ с красным дипломом. Но, как известно, интегралы (которые он, кстати, и сейчас знает) не помогают летать, а скорее мешают, путают мозги. Считая себя на голову выше остальных, а в экипаже - и подавно, - он в полетах все время экспериментирует. И все молча. Он молчун в жизни, молчит и в полете. Да только что-то все ему не везет. И на Ан-12 летал с приключениями, а на Ил-76 снискал себе твердую славу экспериментатора. То в Норильске самолетные тельферы с рельса уронил, кнопочками баловался, то еще какой-то эксперимент, снова с тумблерами. То выкатился в Ванаваре.

Его, конечно, вытаскивал Халин, начальник управления, земляк и однокашник. Но сейчас не вытащил. Ведь потеряй сознание радист, была бы катастрофа, и ни одному, самому наиопытнейшему эксперту в голову не пришла бы абсурдная мысль, что опытнейший пилот, умнейший, думающий, с образованием авиационного инженера, - сам разгерметизировал кабину. Да и ищи-свищи по зимней тайге обломки.

Перевели его во вторые пилоты - в который раз. Да еще как пройдет ЦВЛЭК[85] - разрешат ли вообще летать. Экипаж его материт. Им же тоже на ЦВЛЭК надо проверяться.

Радиста наградили подарком, представили к знаку "Отличник Аэрофлота", но ведь и он не летает, и его ЦВЛЭК держит.

Нельзя ничего делать молча. Это первейшая заповедь; он ее нарушил. И не трогай ничего, если все работает. Это вторая заповедь.

Ведь был с кем-то случай на Ан-2: летят, вдруг один из пилотов заметил, что магнето на нуле! Лапка стоит вертикально, а мотор работает! Он уже потянулся рукой - поставить лапку на "1+2", а другой ему - по рукам! Не трогай! Работает - не лезь! Оказалось, лапка на оси разболталась.

Наша работа - ремесло. Думать, конечно, надо. Но основа основ ремесла - стереотип действий. Вот я мозгую, как ногу

давать. Штурман отрабатывает порядок включения тумблеров: слева направо, сверху вниз. Бортинженер добивается автоматизма в своих стандартных операциях. Это все выучено наизусть. И все равно мы друг друга контролируем. Я слежу за штурманом, он - за мной и вторым, второй - за обоими нами. Есть технология работы, есть контрольная карта.

Но если возникнет что-то неординарное, тут уж общий повышенный контроль. Лучше лишний раз переспросить.

Так ли уж шипело там, что никто и внимания не обращал. Надо было Паше хоть пробурчать: вот, мол, шумит что-то.

У меня штурман курс изменяет на градус - докладывает. Да что говорить.

Ну и вот, Дима Ширяев, зам. командира ОАО по летной, на представительном форуме, эдак презрительно и говорит: "А вы тоже: знали, кого в Братск посылать работать, - Краснощека! Работу ему получше! Знали же, что он из себя представляет. Да его дальше Ванавары пускать нельзя..."

Если бы такие слова, и таким тоном, были сказаны при всех обо мне... я бы уволился.

Чего он ждет. Ему 49 лет. Ну, не получается.

Вася Акулов вон, пилот первого класса, иной раз заходил на Ил-18 вообще поперек полосы, но - спец по ремонту телерадиоаппаратуры. Его за уши вытянули на Ту-154, ввели командиром. Он раз так ушел на второй круг, так зажал штурвал, что экипаж еле вырвал у него рога, аж на 2400... Так сам наконец понял, что не тянет, ушел на пенсию.

У нас осталось два Ил-18, к лету их порежут. И два десятка экипажей на них. Они бы давно ушли на Ту-154, но - образование! Мы материм Васина - летчика-профэссора, замминистра. Он, конечно, гнет линию на всеобщее высшее специальное образование, а что касается недообразованных, то, мол, лес рубят - щепки летят.

Я ведь тоже попал под винты, когда среди моего ввода в строй пришел приказ отставить ввод тех, у кого нет высшего. И меня отстранили. Потом, когда нас таких набралось больше сотни на все министерство, разрешили доввестись. Год целый мучили.

У нас на "Ту" сейчас не хватает вторых пилотов, а он своей дубовой академической башкой не понимает, что надо дать людям возможность заткнуть дыры. Всем же будет лучше.

Актюбинск и Кировоград клепают пилотов образованных. Выпускают их на Ан-24 и Як-40 - это машины уходящие. Народу много, машин нет, ребята вынуждены уходить на Ан-2. Но придет время, заявил нам Ширяев, придут молодые, образованные к нам

на Ту-154 - и придется нам, необразованным, уходить с должности, уступать дорогу.

Я с места бросил: "А кто их летать-то научит? Васин?"

И действительно. О Васине я молчу. Он, будучи в свое время у нас заместителем начальника управления, спалил на запуске двигатель Ил-18: место кнопки срезки топлива давил кнопку частичного подфлюгирования. Температура себе растет, он себе флюгирует, обороты падают, а он знай давит. Перепутал кнопочки... профэссор.

Везет нам на начальство. Бугаев, видите ли, Главный Маршал авиации. Гражданской. Злые языки называют его профсоюзным маршалом вертикального взлета. Если и подписывает приказ, то с резюме: порроть! Ну, пори, пори.

Значит, мы будем их учить летать, а потом еще видно будет, "поплавок" летает или пилот.

Так вот, до Васина дошло. Разрешил переучиваться на "Ту" всем, кто имеет хотя бы один курс любого института. С последующим, видимо, переводом в Академию или КИИ ГА[86]. Жизнь в рамки приказа не загонишь.

Я никоим образом не против высшего образования. Даже наоборот: надоели тупые и храбрые летчики. Пилоту нужны высокая общая культура, широкий кругозор, ум, знания, умственная трудоспособность, высокие человеческие качества. Пока путь к этому один: высшее образование. А как еще заставить человека работать над собой.

Другое дело, нельзя подходить к этому кампанейски, рубить сплеча: или диплом, или уходи. Это пока людей много. А потом хватятся, как у нас сейчас. И, глядишь, летает и без "поплавка" как миленький, не хуже, а иной и лучше других.

Мне самому "поплавок" не нужен. Меня и так грызет изнутри. Я сам себя давно воспитываю, и еще нет такого вуза, который дал бы мне все то, что я в себе двадцать лет вырабатываю сам.

Я сам себе читаю и диалектический материализм, и литературоведение, и печное дело. Мне все интересно. И убивать время - драгоценное мое время — на унылые контрольные, интегралы, сессии, взятки, подарки... пять лет - на поплавок - увольте.

Вот был я на инструкторских курсах. 36 дней отдубасил. Столько предметов... Видимость создана полная. Но что я оттуда нового вынес? Самый интересный предмет - психология, да и то, уроков пять-семь было. Организация летной работы? Так есть же книга РОЛР ГА[87], там все расписано, самостоятельно можно читать, это рабочий документ. Методика летного обучения? Эти принципы мы за многие годы и так изучили; Сидоренко нам так и

сказал: ничего нового не ждите.

Единственно: полеты с правого пилотского сиденья [88], час двадцать, - так их и дома можно выполнить.

Громадный аппарат крутится, люди получают деньги, заняты тысячи, в трубу летят миллионы, - зато видимость создана. И я получил корочки, дающие право работать инструктором. Но, ей-богу, каким я был, таким остался. Если командование усмотрело во мне данные, хоть чуть подходящие для инструкторской работы, оно не ошиблось.

А вот улетел туда Иван Реттих, от которого экипажи отказываются - и не один экипаж! - за его самодурство и стремление свалить свои ошибки на других. Это явный просчет, это во вред делу. Кого и чему он научит?

Я не набивался в инструкторы, в комсостав, но научить летать могу. Школа Солодуна должна жить. И кредо ее - мастерство, требовательность и человечность.

Обрисовал нам Дима наши перспективы. Северный порт закроют для "Ту" одновременно со сдачей нового моста через Енисей. А запланировано это мероприятие в нынешнем году, и новая дорога пройдет через ВПП, оставив только половину ее для Л-410. Значит, кончаются эти перелеты.

Но все обслуживание теперь - в новом порту, а там и конь не валялся. Поэтому, если с исправностью самолетов до этого было плохо, то станет еще хуже.

Система работает с курсом 108. При проектировании этот курс брался за основной, хотя роза ветров - юго-западная. На вопрос, почему так, и выкрики с мест "Вредительство!" - Дима внятно не ответил.

Вот и выходит, что вредительство. Когда туман, ветра нет, и садиться можно было бы с любым курсом. А вот когда заряд, то ветер западный, сильный, но с курсом 288 минимум выше и система не работает, значит, массовые уходы на запасной. Так заложено.

Так заложено и на БАМе. Читаешь "Известия" и диву даешься. Понастроили объектов, а они еще десять лет будут не нужны. Зато средства освоены, сиречь, вбиты в землю. Дай мне миллион, я разожгу костер и за час "освою" Вот так и система с курсом 108: простаивает, зато средства освоены.

Вчера летали в Норильск. Предварительно связался с ПДСП: сказали, все готово. Приехали - нет машины, ждать из Владивостока. Я пошел в гостиницу, а бортинженеры (я летаю с инженерами из УТО - инструктором и стажером) пошли

пробивать по своим каналам. Не успел я вздремнуть, как они уже выбили машину. Неисправность ее заключалась в том, что не запускалась ВСУ. Для опытного бортинженера-инструктора не составило труда найти неисправность: что-то перемерзло; отогрели за 10 минут, и все.

Машина-то - опять 327-я, третий рейс подряд. Я решил всерьез проверить, когда же ее ведет влево на пробеге, а инженера попросил контролировать работу реверсов. И на посадке в Норильске ее повело влево при уборке реверса на скорости 170. Но параметры двигателей были при этом одинаковы.

Странно. Проверил еще раз при посадке дома: при выключении реверса никуда не повело, ничего я не почувствовал и удивился. Но инженер сказал, что реверс убирался чуть несинхронно.

Ну, видимо, в этом все дело. Чуть раньше уходят створки на уборку, а сигнализация чуть запаздывает: разные люфты, зазоры на концевиках.

Кто строго следит за направлением на пробеге, тот справится вполне. А разгильдяй и так выкатится, реверс ему не помешает и не поможет. Но у нас таких уже и нет, отсеялись. Так что не стали мы ничего записывать.

Сам полет прошел без особых отклонений. Правда, на первом развороте у меня завалился авиагоризонт, градусов на шесть, без срабатывания сигнализации отказа. Потом восстановился. Скорее всего, барахлил ВК, но потом не подтвердилось.

Как раз проходил теплый фронт, воздух напоминал слоеный пирог с разными температурами по слоям, поэтому пришлось гоняться за тангажом, гуляли скорость и вариометр.

В Норильске заходил в автомате: при входе в глиссаду почему-то захвата глиссады не произошло, пришлось срочно отключать САУ и продолжать заход в директоре. Сел хорошо, но скорость над торцом была минимальная, добрал перед касанием, а уж удержать ногу эффективности руля чуть не хватило, грубовато опустил.

На обратном пути на снижении я пустил пузыря в расчете рубежей. Почему-то посчитал, что за 65 км должна быть высота 6000, а не 3500, как обычно с курсом 288. Спохватился и вовремя принял решение снижаться по пределам. Пилотировал Леша, справился. Это у меня заскок; обычно я в расчете снижения не уступаю штурману. Мастер...

Леша на четвертом потерял высоту, да так упорно лез ниже, видимо, все внимание его уходило на курс, что я вмешался, довольно энергично. Потом и на прямой он чуть уклонялся, не держал директор в центре и разболтал машину; я опять

вмешался.

Потеря высоты на четвертом была 50 м, а по курсу перед дальней он гулял визуально аж за обочины ВПП - примерно, тоже по 50 м. Это роскошь; а летать ведь умеет. Буду требовать.

Сегодня летим в Москву, там надо побеседовать о действиях в особых случаях полета, тем более, стажер, ему надо особенно. Да и нам надо проработать варианты.

Бортинженер сказал, что слышал разговор, что на 519-й на пробеге из движка выскочила лопатка из 8-й ступени компрессора, из бетона даже искры полетели.

Кто видел эти искры, неизвестно, но лопатку вроде бы нашли. Ну, эпопея... И ходят слухи, что что-то случилось в Одессе. Сегодня узнаю. А в общем, надо быть готовым в любой момент к отказу двигателя. Вероятность этого возросла.

## *15.02*

Рейс прошел, а записать некогда: обстоятельства.

Летали в Москву, рейс для меня довольно редкостный. У меня I категория, 60/800, а в Москву надо вторую, хотя бы 45/600; правда, там уже с полгода с тем курсом, который должен принимать по второй категории, минимум вообще 80/1000. Но жизнь заставила, и теперь в Москву посылают и нас, грешных, с обычным минимумом. А те, кто ценой долгих тренировок добыл 45/600 или даже 30/400, через год теряют минимум, если не было в течение года трех заходов при погоде, близкой к минимуму.

Это жесткое правило - повышение минимума при отсутствии заходов - я испытал на себе. В течение года ну никак не получалось у меня зайти при погоде 80/1000 или ниже. И вот, с 9 февраля мне автоматически повышают минимум до 80/1000. Пришлось срочно, всякими правдами и неправдами, ловить заход. Ну, поймал. Теперь опять 60/800.

Каждый уважающий себя командир корабля обладает некоторым, моральным, что ли, запасом квалификации. Если у меня минимум погоды 60/800, то я свободно зайду и сяду и при 45/600. Но правило подтверждения своего минимума три раза в год при погоде, близкой к минимуму, существует.

Что мне дадут эти три захода?

Ну, зашел я тут в Оренбурге при видимости 720, по ОВИ - 800, это мой минимум. День был морозный, легкая дымка, полосу

мы видели за 10 км, но прибор на старте упорно давал 720. Я доверил посадку второму пилоту, потому что условия были идеальные. И вот этот заход подтверждает мою квалификацию?

Иногда, правда, бывает такой заход, в таких условиях, что из шкуры вылазишь. Запомнился раз заход в Хабаровске по локатору, РСП. Больше ни одна система не работала. Уж я старался... Но и вышли как по ниточке. А ведь минимум по РСП 120/1500, и облачность точно была 120 м. Вот где пригодился опыт, вот где проявилось мастерство. Хотя спина была мокрая.

Конечно, при заходе по системе ИЛС[89] в директорном либо автоматическом режиме, когда погода близка к минимуму, особенно по высоте нижнего края облачности, есть один весомый нюансик. Полоса открывается внезапно и поражает неожиданной близостью. Это как удар кулаком в лицо. И ждешь - и все равно внезапно и поразительно. Вот здесь решение мгновенное, не умом, а хваткой. Руки сами доворачивают, на сколько нужно. Это реакция пилота. Но готовить себя, что полоса откроется, и откроется строго по курсу, близко и широко, - надо от дальнего привода, сжимаясь в комок нервов и вписывая самолет все более мелкими импульсами рулей в сужающиеся клинья курса и глиссады.

И все равно, она открывается неожиданно и близко, как удар в лицо.

За всю жизнь я лишь однажды ушел на второй круг из-за непосадочного положения машины. Мы заходили в Благовещенске с курсом 180, в сильный дождь, при низкой облачности и боковом ветре, дувшем справа, из Китая. Заход здесь сложен из-за близости госграницы. Вправо нельзя уклоняться ни на градус, четвертый разворот выпоняется близко к полосе, и вход в глиссаду на высоте всего 300 м. И система посадки ОСП + РСП[90].

Еще в полете, где-то в районе Муи, мы со Стасом усомнились в точной работе курсовой системы и стали с нею мудрить. И намудрили, градусов на пять. В результате, при заходе четвертый разворот получился ранним, левее полосы, диспетчер это поздно заметил и подсказал, а времени на исправление не хватало. Кроме того, близкие грозовые очаги ухудшали работу радиокомпасов.

Короче, мы не успели оглянуться, как ветер стащил нас еще левее, и диспетчер угнал нас на второй круг. Напряжение на заходе было столь велико, что сидевший справа проверяющий, командир эскадрильи Селиванов, опытный пилот, замешкался с уборкой закрылков при переводе в набор высоты, и я, видя, что

скорость стремительно нарастает, а он не выполняет мою команду, сам убрал их, едва не выскочив за предел скорости.

На траверзе мы встряхнулись и зашли с упреждением, строго, учтя все ошибки.

И мы со Стасом сделали вывод, что нечего крутить курсовую систему в полете, если мозги не варят: на пробеге показания компасов отличались от посадочного курса аккурат на те самые, подкрученные пять градусов.

Но главное было не в курсовой системе, а в несобранности, в неумении учесть наперед все трудности и настроиться на работу в экстремальных условиях.

Это называется предпосадочная подготовка, и я выполнить ее не сумел.

Обычно же я при заходе по системе в директоре не допускаю разрешенных РЛЭ отклонений в пределах силуэта самолетика или там до первой точки - об этом не может быть и речи! В пределах центрального кружка на ПКП колебания еще допустимы. Это по нормативам - на оценку шесть. Этим я закладываю в себе уверенность, что полоса откроется таки строго по оси.

Читаем информацию: Ту-134 сел на боковую полосу безопасности, т.е. За обочиной бетонки. При заходе командир разболтал машину, а в момент выравнивания попытался поймать ось доворотом, при помощи отклонения руля направления на 20 градусов, - то есть, сунул ногу до упора.

Тут комментарии излишни. Первое, что вдалбливают в голову молодым вторым пилотам, пришедшим на тяжелую технику: забудьте в воздухе о ногах! Ногами рулят на земле!

Если человек инстинктивно сучит ногами в сложный момент, значит ему пока еще не место в левом кресле.

И все-таки комментарии напрашиваются.

Закон физики гласит, что у тела есть инерция. И если тело движется, то, прикладывая к нему усилие на расстоянии от центра тяжести, мы создадим значительный вращающий момент и незначительный, искривляющий траекторию. Траектория изменится очень незначительно. Центр тяжести же как шел в сторону от полосы, так и пойдет, хотя нос-то вроде довернул на полосу.

Так зачем себя обманывать? Скорее всего, это движение инстинктивное, как крик "Мама!".

Я понимаю девушку, севшую за руль "Жигулей" и на гололеде, в заносе, когда машина перестает подчиняться рулю, зажавшей тормоза, в тайной надежде, что бог поможет и как-то остановит. Это простительно кандидату теоретических наук, но непростительно практику, долгие годы имеющему дело с тоннами

масс и сил, от умелого управления которыми зависит жизнь пассажиров.

Не можешь удержать эмоции, не справляешься с собой в сложной ситуации, - не жди инцидента, цепляй на пиджак свой академический ромбик и иди преподавать аэродинамику. Не можешь преподавать - иди тогда в методисты.

Я - за чутье в работе. За хватку, интуицию, вдохновение.

Очень завидую кузнецам. Это ремесло творческое. Нынче, когда нажатием педали человек управляет тысячетонным молотом, - как он чувствует силу, пропорцию, меру, состояние металла, как соразмеряет мощь инструмента с рабочим ходом, как ювелирно обжимает податливую огненную заготовку! Нет, это достойно зависти. Могуч человек!

В Москву проверял меня Геронтий Петрович Камышев, пилот-инструктор УТО. Немногословный, спокойный, тактичный, прекрасный пилот, методист. У него не было ко мне замечаний. Правда, в Москве я заходил под шторкой, старался. Поймал себя на мысли, что трудновато, видимо, давно не делал этого. Надо поставить за правило: в каждом полете - строго инструментальный заход. Будем с Лешей по очереди набивать руку.

Вчера вечер просидел над Руководством. Много противоречий и поверхностных указаний. Отказы двигателей рассматриваются неглубоко: к примеру, не предусматривается, что отказавший двигатель заклинен или разрушен; считается, что он авторотирует и его обороты достаточны, чтобы поддерживать в гидросистеме давление, обеспечивающее управляемость самолета.

Наоборот, отказы гидросистемы подразумевают лишь ее разрушение; не рассматривается связь отказа системы с отказом двигателя, пожаром и необходимостью немедленной посадки.

Вот и получается, что прежде чем откажет первый двигатель и повредит и подожжет второй, уже надо запускать ВСУ, чтобы поддержать слабый третий генератор, который может отключиться при включении насосной станции, жизненно необходимой в этот момент.

Поистине, на берегу - всякий моряк. И легко летать в кабинете.

Бессилие пилота может быть трех видов. Бессилие от незнания, бессилие от отказа, бессилие от страха. О страхе я уже писал. Незнание - наш аэрофлотский бич. Мы верим, что машина

создана на дурака, нам легко и хорошо быть дураками. Ильюшин это понимал, Туполев - нет.

Конечно, Туполев впереди. Он торит дорогу. Он экспериментирует. Но Ильюшин идет по пути надежности. Он сторонник массовости. Кто из них прав?

Авиация сегодня зашла в тупик. "Выше, быстрее" отступило перед "дальше, дешевле". Здесь прав Ильюшин. Ту-144 опередил свое время и тихо слинял из-за обжорства. Слишком высокая скорость слишком дорого обходится. Да и так ли она нужна? Лететь 4 часа, а задержки сутками. Дорога в аэропорт, ожидание регистрации, досмотр, выдача багажа... Какая разница, 800 или 900 км/час? А на малых расстояниях хватит и 500.

Но для 900 уже нужны принципиально новые решения. Нужны бустера, ЭВМ и т.п. Нужна мощность двигателей, а из них уже выжато все. Нужен технологический скачок.

Мы отстаем от Запада по двигателям. Они у них гораздо экономичнее, надежнее. "Боинг" летит из Японии в Европу через Сибирь без посадки, с зазубренными от засосанного мусора лопатками компрессоров - и не ломается.

А у нас это бич. Летят, летят лопатки. Бьют машину, рубят и бустера, и ЭВМ, и все. Оставить бы хоть какие аварийные троса управления... А то ведь лопаткам все равно, тройное ли, восьмерное ли дублирование: они рубят одним махом и три трубки, и тридцать три. И замыкает провода, по которым управляются пожарные краны; трос, видите ли, устарел.

Вот здесь пилот поистине бессилен. Но надо на всякий случай знать матчасть. И я сижу, исчеркал все РЛЭ; да я уверен, многие так же сидят, разбираются.

Ну, нет у нас четких, выверенных рекомендаций. Варимся в собственном соку.

Сегодня лечу в Москву. Прошлый раз из Москвы возвращались на той же 327-й, и ее опять вело влево на пробеге. Ну да я же не один на ней летаю, все летают и справляются, и записей в журнале нет.

Вообще-то хорошо, что мы летаем все время на разных машинах. Норов машины определяется сразу; это опыт. На одной и той же привыкнешь к нюансам - на другой будет трудно. Я летал много в командировках на одной машине, месяцами, и знаю.

Самые лучшие годы отданы полетам...

## *17.02*

Вчера прилетели в Москву. Летели нормально, заходили с прямой, на 137, и тут я не учел ветер. Направление ветра 50 градусов - это под 90 слева. И скорость его: на высоте 100 м - 12, на 60 - 6, у земли - 4 м/сек. Явный сдвиг ветра. На кругу ветра не давали, и это меня тоже не насторожило.

Когда нас понесло на 4-м развороте, я понял, что ветер сильный. Но так как накануне решил отдать все внимание заходу по приборам, то лишь краем сознания отметил, что хоть ветер и силен, но я без проблем справлюсь. Продолжал заход по приборам до высоты 60 м. Миша громко докладывал снос: 10 градусов, 8... Тут подошла ВПР, я перенес взгляд на полосу: вышел точно, нос отвернут влево, против ветра.

И тут снос стал резко уменьшаться с высотой. Я аж дернулся было сделать координированный доворот на ось: штурвал и нога, - но увидев, что снос я парировал и иду параллельно оси, левее, метров десять, решил, что зачем дергаться - ну, сяду левее. Сел, как всегда, очень мягко, но метров 7 левее оси, побежал строго параллельно, и вместе с падением скорости и чувством, что посадка удалась, внутренне краснел от того, что вот рядом, справа, бежит подсвеченная яркая ось, а я бегу рядом и стыдно выходить на нее, потому что экипаж подумает, что я, мол, исправляю ошибку, втайне надеясь, что никто не заметил.

Вот такая неудача. И стало понятно, как это шуруют ногой в подобной ситуации. У меня хватило воли удержаться, а у него нет. И все равно стыдно.

Кстати, в нормативах нет речи о том, на каком боковом расстоянии от оси можно сесть, и на какую оценку. Оценка приземления зависит совсем от другого: от перегрузки, расчета по длине полосы, да от возможного козла. По ширине же только разрешается приземление до одной четверти ширины ВПП в ту или другую сторону от оси, то есть, от 12 до 15 метров. Зачем же эта рефлексия? Зачем я себя укоряю?

## *18.02*

Вернулись из Москвы. Весь полет судачили о Викторе Лукиче Евреимове.

Лукич последние годы был у нас заместителем по летной командира ОАО[91], потом сам командовал предприятием. Это при нем начали строительство нового Емельяновского аэропорта,

это он отхватил орден, но, как утверждали злые языки, вскоре был изгнан за злоупотребления и скромно устроился пилотом-инструктором УТО.

Пилоты недолюбливали его за высокомерие и нравоучительство. Очень уж любил упрекать нашего брата в безграмотности, витийствовал на разборах, гаерствовал на трибуне.

В УТО он притих, стал вроде как панибратствовать с нами, но все равно, так и перло из него, что вот видите, какой я умный.

Как все утовские, подсаживался он в экипажи, летал в рейсы с нами, в беседах, с тем же неисправимым апломбом, изрекал свои оригинальные истины.

Как раз в это время случилась поломка у Миши Ерахтина. Он должен был перегнать машину на Внуковский завод, в ремонт. Попутно загрузили ему пассажиров до Москвы; но очень долго мурыжили экипаж в АДП: целый день не могли подготовить машину, как это обычно бывает при перегонках.

Протолкавшись на ногах целый день, экипаж полетел. У нас с налетом весьма не густо, поэтому, как ни устал, а лети: считай, что тебе не повезло, но заработок есть заработок. И ребята, уставшие и злые, погнали рейс.

Во Внуково заходили ночью, в дождь. Конечно, Миша не настроил экипаж на серьезную работу на заходе. Разгильдяй штурман не установил частоту курсоглиссадной системы, и на 4-м развороте все занялись решением вопроса, почему она не работает. Провернулись, стали исправлять, а клин сужается, уже близко; диспетчер, видя, что самолет не вписывается в нормативы, дал команду уходить на второй круг.

Так как мы всего боимся, экипаж занервничал, предвидя дома неприятное объяснение этого ухода. Видимо, разрядились матами друг на друга. И на посадке командир упустил тонкости: ночь, дождь, мокрый асфальт, слабые фары, усталость и раздражение.

Самолет приземлился грубовато, козел; командир стал невпопад ловить рулем высоты и гасить прыжки (классическая ошибка), и все вдогонку да в резонанс; в конце концов, лайнер грубо упал на полосу и сломал переднюю ногу.

Мишу перевели во вторые пилоты; мы стали внимательнее прислушиваться к отсчету высоты штурманом по радиовысотомеру в момент выравнивания, уточнили исправление козла по рекомендациям РЛЭ, и вроде все притихло.

И тут настал звездный час Виктора Лукича. Заходя во Владивостоке, в приземном тумане, по приводам, он, видя, что

погода плохая, все же понадеялся на свой опыт и мастерство - и полез. Ниже ВПР[92] ничего он не увидел, но лез упорно, нарушая минимум, и где-то над полосой поставил почти малый газ и стал добирать. Он себе добирает, а машина себе летит, а он все добирает... Штурман несколько раз повторил высоту: "Десять метров, десять метров!" А Лукич все добирал, пока, наконец, не потерял скорость и все же сел, грубовато, правда... но для инструктора сойдет.

Сел он с перелетом 1100 метров, это почти центр полосы. Ясное дело, пока опускал ногу, пока включал реверс, полоса подошла к концу, из тумана выплыла "зебра", да еще под горку... Короче, пока он понял, что перелетел, что полосы ему не хватит, скорость для своевременного ухода на второй круг уже была потеряна. Ну, точно как у меня в Енисейске. Опыт у него, старого пилота, конечно, не чета моему - мог бы уйти... но, видимо, заклинило.

Так и выкатился на 200 метров в болото и сломал переднюю ногу.

Это было событие. Уж перемыли ему косточки, уж припомнили все, уж воспрянули духом недруги, уж потешились злые языки...

Но Лукич и Миша - разные весовые категории. Миша себе вторым летает, хотя случай такой у него впервые, а козлов - он клялся - и вообще в его практике не было.

Но есть нарушение, не сумел организовать работу экипажа - поделом. Он и не протестовал.

Другое дело - Виктор Лукич Евреимов, лучший методист ИКАО (как образно называл его Шевель). Тут оказалось, что и штурман виноват - не подсказал ему в тумане пролет торца полосы; и синоптики - видимость не ту дали; и т. п.

Лукич во время оно не раз учил нас, безграмотных, с высокой трибуны, как защищать себя, если что. И защитил!

Сняли его во вторые пилоты на три месяца; он отгулял в отпуске. Через два месяца заговорили уже о восстановлении, и в срок он полетел в рейс командиром. Да еще забрал мой прекрасный экипаж, а меня - в другую эскадрилью, к Кирьяну.

Справедливости ради: причина была не в этом, а просто замполиту возжелалось сделать меня пропагандистом в разгильдяйской эскадрилье - улучшить, так сказать, породу.

Ну, а экипаж мой, зная, что я закончил инструкторские курсы и меня в любой момент могут повысить в должности, решил остаться в родной эскадрилье, тем более, что Володе уже светил ввод в строй, - да и попали ребята в лапы Лукичу. И в полетах стало вдруг так, что где командир ошибся, там виноват экипаж.

Достал он моих ребят своими придирками.

Однажды скромнейший Станислав Иванович не выдержал, и когда Лукич пристал к нему в очередной раз в полете, отложил в сторону линейку, повернулся к командиру корабля и спокойно сказал:

- Знаешь что, Лукич? Да пошел-ка ты на х...

Евреимов оторопел:

- Что-о? Что ты сказал? Это ты - мне?

- Ага. Тебе. Пошел на х... Не хочу с тобой летать. Заколебал. Не мешай работать. А то - лети сам.

Лукич мгновенно спустил инцидент на тормозах, больше к мужикам не приставал, как отрезало, - и получился хороший экипаж.

Но это так, к слову.

Начал таскать Виктора Лукича прокурор. Начал Виктор Лукич мотаться во Владивосток. Начало покровительствующее начальство потихоньку готовить поврежденную машину к перелету - чтобы не мозолила глаза в чужом порту, не привлекала излишнего внимания.

Пошел у нас в отряде шепоток: кто погонит? По идее - ясное дело, виновник.

Но оказалось все не так просто. Поломка легла на УТО, значит, утовские и должны перегонять. А виновник-то уже не в УТО, а опять у нас в отряде, отскочил...

Нашли в УТО крайнего: безотказного Геру Камышева. Посулили, видать, золотые горы, нажали на высокий авторитет, - неизвестно как его обработали, он помалкивает. Подобрали инструкторский экипаж. Бортинженер стал заранее интересоваться состоянием машины и заподозрил неладное. Больно уж мялась инженерно-авиационная служба. А тут прошел слух, что перегнать машину предложили заводскому экипажу, и предприимчивые испытатели заломили приличную цену: тридцать тысяч. Ясно, таких денег у управления не нашлось.

Утовский экипаж, прилетев на место и увидев состояние машины, только ахнул. Все шпангоуты под пилотской кабиной разрушены, створки разодраны, все забито землей; чтобы не выпала антенна ДИСС, снизу вручную подклепан лист дюраля.

Инженер, руководивший подготовкой машины, признался: переднюю ногу загнали в цапфы кувалдой, намертво, лишь бы улететь. Замка убранного положения нет, кабина негерметична, светят дыры...

Короче, предстояло гнать машину за три с половиной тысячи верст, с выпущенными шасси и разгерметизированной кабиной,

на высоте 5 км, без отопления - как Ан-2, на скорости 400 км/час, с минимальной заправкой. Оплата экипажу полагалась почасовая: командиру 5 рублей за час, членам экипажа поменьше. Полет был рассчитан на 9 часов.

У нас рейс с пассажирами стоит дороже.

И еще на пути предстояла посадка на дозаправку на сложном Читинском аэродроме.

Справились, перегнали, намерзлись, правда. Теперь машина гниет в углу старого аэродрома, и похоже на то, что так и сгниет незаметно. Главное дело сделано - улику утащили из-под носа прокурора. Летает же - значит, никакого криминала.

Конечно, Мише Ерахтину очень повезло, что он гнал машину в ремонт, на завод, и именно на заводском аэродроме поломал ее. Сейчас она уже летает. А случись это во Владивостоке... Сгноили бы человека. Кому нужно было бы спасать его, как спасали орденоносца Евреимова - лучшего методиста ИКАО и окрестностей.

Он, конечно, возместит убытки, как это у нас принято, но - только после суда. А уж скоро год как тянется дело...

Был у нас не так давно совсем уж анекдотический случай. Молодой командир Шура Шевченко, выруливая ночью в Уфе, ошибся рулежкой и свернул на ту, что не предназначена для тяжелых самолетов, не вписался в сопряжение, увяз в грунте одной тележкой и... И вот тут бы ему подумать. Осмотреться. Принять грамотное решение. Вызвать тягач...

Но мы ж всего боимся. Это же огласка на весь Союз. И командир ничтоже сумняшеся влупил всем трем номинал. А сзади как раз была стоянка Ан-2, но ночью же не видно... И струя от трех двигателей сорвала со швартовок и поломала два аэроплана.

Тут уж закричали все вокруг, и он опомнился и выключился. И был шум на весь Союз.

Сняли его во вторые пилоты. А чтобы замять конфликт с Уфой, пришлось взамен отдать два своих исправных Ан-2.

Как пойдет дело дальше, можно определенно предположить. Будет суд, будет частичное возмещение убытков.

Я не знаю, кто его вводил в строй, но меня Солодун учил: всегда смотреть вперед, но помнить о том, кто сзади. Учил использовать инерцию для разворота, учитывая и коэффициент сцепления, и инертность двигателя, когда газ уже убран, а обороты и струя еще есть, - и многим, многим важным мелочам учил меня Вячеслав Васильевич, дай ему бог здоровья.

Да, иметь в руках станок, стоимостью в четыре с половиной

миллиона рублей и мощностью около тридцати тысяч лошадей, да весом сто тонн, - не так уж просто. А куда денешься. Раз уж впрягся - тяни свою лямку честно, отдавай все способности и силы.

Помню, как меня учили еще на Ил-14 заруливать на стоянку разворотом под 90 так, чтобы переднее колесо останавливалось строго на линии разметки, и линия эта чтобы шла точно вдоль фюзеляжа. И взыграло самолюбие, и с тех пор я делом чести считаю зарулить не просто в габариты стоянки, а унюхать именно строго по линии, чтобы она проходила точно между передними колесами и продолжалась под фюзеляжем как на чертеже.

Солодун меня долго учил этой премудрости, и сейчас я в 90 процентах попадаю. Дело это тонкое. Иной раз, машина вяло вписывается в разворот, приходится помогать тормозом; иной раз места на стоянке мало, чтобы исправить ошибку, протянув по линии десяток метров. Разные аэродромы, условия, покрытие, разметка, - но я-то один и тот же, и должен всегда заруливать, как Солодун, и даже лучше. И садиться всегда мягко, и заходить точно. Честь фирмы...

Скотников, старый летчик, недавно сел с перегрузкой 1,9. В журнале записал, что сел так из-за сильного сдвига ветра. Не укладывается. Обычно такая посадка, вернее, падение, происходит из-за малой посадочной скорости. А при сдвиге мы заведомо держим на глиссаде повышенную скорость. Кроме того, когда выравниваем, сдвиг ветра уже позади, наверху, а здесь только ветер порывистый: порыв пропал - машина хлопнулась. Тут уж зависит все от пилота: выровнять пониже и не дать отойти машине вверх при порыве. Для этого, для управляемости, и скорость нужна, - что если подбросит, то хватит рулей исправить взмывание и добрать, как при исправлении козла.

Я всегда в таких условиях захожу с закрылками на 28: рули гораздо эффективнее.

Кирьян в конспекте к разбору записал: "Ершов, выпуск механизации в болтанку". Счел нужным осветить наш спор о выпуске закрылков. Интересно - хвалил меня или ругал? Во всяком случае, летать мне, и я раз и навсегда решил и другим рекомендую: в болтанку - только 28.

Слава Солодун вчера рассказывал, что на тренажере отрабатывается такой элемент: при заходе на посадку на двух двигателях, уже в глиссаде, вырубается еще один. Закрылки выпущены на 45, и скорость моментально падает. А если их убрать, то получается просадка, и можно упасть до полосы. Так

вот, он проверил: лучше моментально убрать до 15 градусов и дать взлетный режим двигателю. И скорость остается та же: 270-280, просадка есть, но не падение, и потом даже разгоняется.

Значит, при заходе на посадку на двух двигателях надо скорость держать на 10 км/час больше и быть готовым к отказу еще одного двигателя, а значит, к моментальной уборке закрылков до 15.

Так может, лучше сразу заходить с закрылками на 28? Разница подъемных сил при 45 и 15 слишком значительна, а между 28 и 15 меньше, а скорость захода больше.

А если отказал 1-й или 2-й и есть риск отказа соседнего, чья гидросистема нужна для уборки закрылков? Значит, нужно соображать и заранее включать необходимую насосную станцию второй гидросистемы.

Молодец Туполев, заставляет трещать мозгами. Одна беда: сам-то он в кабинете сидит, у него нет коэффициента обалдения.

В Горьком Ту-134 взлетал, пожар двигателя, потушили, сели на аэродром вылета. Эпопея продолжается...

В Одессе, по слухам, на взлете на Ту-154 оторвалась часть компрессора двигателя, сели благополучно.

На 519-й лопатка оторвалась, точно, но больше ничего не известно.

Обстановка тревожная, что и говорить. Ну да достаточно мы спали в полетах.

Туполев вроде бы дал пару хвостов Ту-154 для продувки и экспериментального пожара, в аэродинамической трубе, что ли. Потому что и до сих пор никто не знает толком, что и как горело у Фалькова.

## *19.02*

Вчера зашел в эскадрилью, глянул план на два дня вперед: выходные, потом резерв. А на завтра взяты билеты на Кубанский казачий хор. Сегодня звоню в план: завтра резерв. Такова одна из особенностей летного бытия. Что ж, не впервой; Надя сходит с Оксаной или одна.

По правилам, изменения плана доводятся за три дня, но как его доведешь, если отряд далеко, на улице -40 и вся связь с отрядом - по телефону. Да и план тасуется каждый день.

## *20.02*

Радио сообщило: в Испании, возле Бильбао, потерпел катастрофу Боинг-727, 150 человек погибли. Что могло произойти? Мы все братья по оружию, а стихия всегда против нас. Самолет этот - почти копия нашего Ту-154, три двигателя сзади.

Так что падают и "Боинги", и наши. Но у нас - эпопея.

А вообще я замечаю, что катастрофа Фалькова произвела на меня слишком сильное впечатление. Что - до этого не падали самолеты? Взять хотя бы Шилака. Но там расследование провели оперативно, и разбор был вовремя, и все стало ясно. А здесь гнетет неизвестность.

## *22.02*

Недавно была радиограмма о том, что где-то возле Сургута сел на вынужденную на озеро Як-40. Из текста было ясно, что пошел на запасной, тот закрылся, пошел на другой, и не хватило топлива. Ведется расследование.

Подробности узнал вчера из "Известий" Как у нас поставлена служба информации: либо приказ об этом будет издан через полгода, либо мы вообще о нем не услышим. О хорошем сообщают редко.

Тут обошлось. Действительно, шел он из Новосибирска в Стрежевой, тот закрылся боковым ветром; ушел в Нижневартовск, там тоже усилился боковой ветер; остался Сургут, 45 минут полета, и топлива в баке на час. Обычное дело. Да топливомер, оказывается, врал, завышал, и посреди дороги топливо кончилось.

Дело было днем, шли сверх облаков на 4200. Спасение, что в Сибири зимой очень редко бывает низкая облачность, и они, пробивая облака, знали, что пара минут будет осмотреться. Выскочили на 500 или 700 м; с вертикальной 5-6 м/сек - это около двух минут снижаться.

Вот тут уж у командира сердце сжалось: кругом тайга, и ни пятнышка светлого. Но где-то же рядом Обь, с многочисленными старицами, заливными лугами...

Ясное дело, искали, впивались глазами в темный лес, на который садиться ой как не хотелось.

Нашли белое пятно, дотянули на углах атаки, не выпуская шасси и механизации, чтобы сохранить качество крыла. Умело распорядились имевшимися высотой и скоростью и мягко сели на

старицу Оби. Як-40, кстати, идеально приспособлен для посадки на брюхо. У него на брюхе небольшой пузырь, позволяющий манипулировать на посадке тангажом; крыло имеет поперечное "V" вверх. Сели на скорости 200, только снег зашуршал. Самолет невредим. И через 7 минут, как в кино, рядом сели два Ми-8.

Я вот раздумываю: на нашем типе рекомендуют садиться на вынужденную с выпущенными шасси. Это правильно. У нас длинный фюзеляж, и, добирая на посадке, трудно поймать положение, чтобы в момент касания тангаж был равен нулю, что обязательно при посадке на брюхо.

При посадке на неровный грунт, что вероятно в ста процентах, шасси примут на себя первые толчки, затем разрушатся, и дальше все пойдет как при посадке на брюхо, только уже на меньшей скорости.

Но есть некоторые нюансы. Зимой нужно садиться на лед реки или озера, ибо на болото: их легче заметить, особенно ночью, у них самая ровная поверхность. Посадка с выпущенными шасси чревата риском, что самолет провалится сквозь тонкий лед и шасси срежутся, но это опасная травма для самолета, в баках которого полно керосина.

Не лучше ли садиться на ровную поверхность без шасси? На малую реку или озеро, да и на болото, я считаю, лучше. Закрылки необходимы: и посадочная скорость меньше, и касание услышишь (при выпущенных на 45 края внутренних секций лишь на метр не доходят до бетона на стоянке), и они легко сминаются, а смявшись, примут на себя первую нагрузку, а потом легко оторвутся.

Правда, если садиться с тремя отказавшими двигателями, то закрылки и не нужны, так как они настолько уменьшат качество, что понадобится большая вертикальная, а с нею не сядешь, а упадешь, не хватит рулей выровнять.

Но это особый случай даже среди всех наших особых случаев полета. Я рассматриваю типичную и вероятную ситуацию: пожар, либо отказ двух двигателей, когда на одном не тянет.

Болото зимой обычно покрыто толстым слоем снега, и садиться на него без шасси безопаснее. Но есть одно "но". Отрицательное "V" крыла, когда законцовки его ниже фюзеляжа. И все же, я думаю, если не злоупотреблять вертикальной скоростью и подвести пониже, законцовки коснутся снега одновременно с закрылками.

Другое дело, если площадка ограничена: шасси помогут быстрее затормозить. Тут уж не до жиру.

Посадка на снег аналогична посадке на воду, а там рекомендуется шасси не выпускать. А вот на большую сибирскую

реку садиться не очень приятно. Надо лепиться к берегу, потому что на середине реки мощные торосы. Мне приходилось на Ан-2 летать низко над замерзшим Енисеем, и я навсегда понял, что сесть на него можно только на забереги.

Ну что ж, забереги так забереги. Конечно, на лед великих рек можно сесть и на колеса: толщина его приличная, выдержит и даст возможность спасти потом машину. Летали же мы всю зиму в Туру, садились на лед Нижней Тунгуски на Ил-14.

И все же я сторонник того, что на воду, снег, тонкий лед, болото садиться надо без шасси. Это ровная горизонтальная поверхность.

На суше предпочтительнее дороги, особенно если ровный участок, километра три. Но тут повнимательнее с машинами. Ночью или утром дороги свободнее. Зимой на снегу дорога выделяется днем и ночью. Ширина дорог обычно не меньше 12 м с обочинами; теоретически хватит, а практически я стараюсь садиться строго на ось и бежать строго по осевой.

На лес в Минске садился человек, остался жив, но, скорее, чудом. На скорости 250... Погибло 70 процентов людей.

На поле, конечно, на колеса. Плавные изгибы поля на наших скоростях будут кувалдой бить снизу, и шасси все же помогут, смягчат удары. Но, скорее всего, самолет разрушится, может, частично.

Хорошо на Як-40 садиться. Двигатели стоят - невелика беда: машина все равно управляема. У пилота об одном голова болит: куда сесть. Посадочная скорость невелика. Управление - троса, тяги, а у нас бустера. А они работают от гидросистем, а системы отказывают. Правда... тройное дублирование...

Говорят, в ГосНИИ ГА[93] сожгли уже три двигателя. Как пожарный кран перекроют, так само гаснет.

Говорят, назначена новая комиссия.

Говорят, говорят...

Пилотов упрекают: дескать, записываете же координаты площадок для вынужденной посадки, а не садитесь.

Попробуй, сядь сам.

В Горьком Ту-134 не сел же на законную площадку - военный аэродром, в 17 км от своего, по курсу, - а все же мостился на родной, справедливо полагая, что там ни швы не заливают, ни полосу не чистят, а ждут с пожарными и санитарными машинами. Так и с любой другой площадкой - кто нас там ждет?

А в Донецке честно признались: ну нет у нас площадок с курсом 80. И правильно: там одни терриконы.

А на концерт я сходил вчера, и очень доволен. Только жаль,

что нам с Надей пришлось сходить врозь.

Володю Уккиса представили к награждению знаком "Отличник Аэрофлота". У них произошел отказ и пожар первого двигателя на разбеге. Скорость в момент загорания табло "Пожар" была 260. Первым это заметил проверяющий бортинженер Вася Лановский и доложил: "Пожар первого двигателя!"

Как говорил потом командир, он не успел и пальцем шевельнуть. Полполосы было еще впереди; производивший взлет второй пилот Леша Кухарчик одновременно с командой командира "Стоп!" мгновенно убрал газы, включил реверс, штурман дернул интерцепторы, инженер выключил двигатель и применил систему пожаротушения, две очереди, одна за другой. Командиру осталось только интенсивно тормозить. И то, едва хватило полосы 3000 м.

А у нас основные полосы по 2500. Поэтому рубеж 260 - только на больших полосах, а на остальных - не более 240. Да и то, я сто раз замечал, что когда штурман доложит "Рубеж", остается едва ли тысяча метров; этого мало. Правда, есть еще КПБ, но печальный опыт Евреимова говорит, что концевая полоса безопасности обеспечивает безопасность людей, да, - но не самолета. Да и по закону, оказывается, она должна держать самолет на одной трети ее длины, а дальше, как во Владике, болото.

И все же, когда самолет остановился и Уккис сам открывал дверь, чтобы скорее глянуть, что же там с двигателем, руки у него тряслись, по словам бортпроводниц.

Очень велико напряжение.

У них прогорела камера сгорания по шву, по сварке. Производственный дефект.

Как он готовил экипаж к взлету, я не знаю, но все сработали на едином дыхании. Им тоже всем ценные подарки.

Каждую минуту во всем мире стартуют самолеты. Как настраивает экипаж перед взлетом китаец, американец, араб, француз? Мы все братья по профессии, и нас всех ждет в воздухе неизвестное испытание. Как нам справиться? Как совладать с собой, со своими нервами, со своим страхом? Мы должны победить.

Мне кажется, на исполнительном надо еще раз подсказать: вспомним действия на случай отказа. Будем к этому готовы. На разбеге, на взлете, в наборе. Экипаж должен быть настроен и готов. Самое страшное — неожиданность, и поэтому надо себя настраивать. И я, командир, должен быть первым.

## *25.02*

Летали в Магадан. Туда - пассажирами, с Красоткиным, обратно без отдыха гнали рейс, а Красоткины отдыхали в салоне.

Я сначала, было, пристроился в салоне среди пассажиров читать "Идиота", рассчитывая, что засосет и задремлю. Но кому-то вздумалось снять обувь... Короче, убежал я в пилотскую кабину и просидел там всю дорогу до Магадана, наблюдая работу экипажа.

Надо сказать, после катастрофы Фалькова министерство приняло ряд мер по мобилизации экипажей на действия в особых случаях. В частности, во время предполетной подготовки в кабине командир опрашивает членов экипажа по какому-нибудь особому случаю, скажем, по пожару двигателя после взлета. И каждый четко докладывает свои действия согласно РЛЭ.

Считаю эту меру правильной и хотя там предписано вести опрос поочередно по всем возможным отказам, думаю, перед взлетом можно ограничиться следующим: отказ (пожар) на разбеге (до рубежа и после), то же на взлете (самый опасный случай) и в наборе.

Все другие случаи не столь опасны и не требуют такой бурной деятельности экипажа в кратчайший срок, как вышеперечисленные. Самый опасный в психологическом плане период - переходный от земли и неподвижности к скорости и полету. Дальше уже экипаж настроен на полет, более расслаблен и раскрепощен, способен не так нервно реагировать и имеет хоть немного времени на принятие решения.

Так вот, у Красоткина мне понравилось, как четко и ясно экипаж представляет свои действия в особых случаях. Видно, что отработано. А у меня экипаж только-только наконец собрался в кучу, Валера занял свое законное место бортинженера. И пока еще не все настроено так, как у Красоткина. В ближайшем резерве займемся вплотную.

Погода в Якутске и Магадане была хорошая, экипаж, когда вез нас туда, сел прилично, и мне было бы стыдно ударить перед ними в грязь лицом. Я в Якутске сел очень мягко, и Леша в Красноярске тоже унюхал полосу, правда, не обошлось без моего вмешательства над торцом, потому что он прошел его явно выше и норовил далеко перелететь. Ну, справились. А в Якутске я поймал себя на том, что сажусь-то отлично, но чуть левее оси, может, метр, и пришлось на малой высоте, уже над торцом, микроскопическим кренчиком выйти на ось, зафиксировать

положение и уж тогда мягко добрать.

Сравнивая манеру пилотирования, могу сказать, что рулю я по заснеженной и обледеневшей поверхности плавнее, не даю передним колесам сорваться в юз при развороте, помогаю тормозом, останавливаюсь мягче.

А ведь Красоткин видел, что я наблюдаю за его пилотированием, но либо не придал значения, либо у меня и вправду лучше. Зато он проверяет работу радиовысотомера на снижении, а я забываю. Мелкие недоработки есть у всех, но, в общем-то, мы все летаем почти одинаково, согласно Технологии. Слишком узки рамки.

У Хейли[94] я вычитал, как проверяют технику пилотирования на проклятом Западе. Там это обязанность не пилотов-инструкторов, как у нас. Проверяют друг друга сами капитаны. Сегодня он тебя, завтра - ты его. И от своего брата-пилота получить замечание стыднее. Знаешь, что это не барин, вечный проверяющий, тебя порет, а товарищ по оружию. А завтра он будет выслушивать твою оценку.

А у нас господа проверяющие всю жизнь только замечания раздают. Их самих-то проверяют реже, да такие же начальники; а вот если бы я, летающий часто, да так же часто проверял бы своих коллег, это было бы ближе к жизни. А то сколько раз бывало: туда он тебя проверяет, после полета раздает замечания, а назад сам садится на твое кресло, а ты за его спиной на стульчике; глядишь - ан ведь сам обгадился, да не моги ему подсказать.

У всех ли высок уровень самокритичности? Это Слава Солодун — прекрасный летчик - может, где-то чуть допустив шероховатость, виновато так говорить, что вот, мол, там и там не получилось, виноват в том и в том. И не стесняется подчиненных, меня не стесняется. И дело не в том, что я у него вторым летал, дело в требовательности к себе и в желании учить другого на своих ошибках. Это от доброты. У Репина то же - от уязвленного самолюбия, он изноется от стыда перед другим, что пустил пузыря.

А есть люди, крепко усвоившие кондовый аэрофлотский принцип: "ты начальник - я дурак; я начальник - ты дурак". Вчера он летал у тебя вторым, а завтра волею судьбы он уже пилот-инструктор. И уже, невзирая на возраст, с барской интонацией, поучает бывшего своего командира. А послезавтра тебя возвысили до замкомэски. И теперь уже он заискивающе лебезит: "Товарищ командир, разрешите получить замечания". А потом его - в комэски или выше... И тон снова меняется на 180...

Мы ведь все в отряде друг друга знаем. Все летали на Ан-2, а кто еще и на Ли-2, на Ил-14, Як-40, Ил-18, а теперь уже и на

Ту-154, Ил-62, Ил-76, - все в одном отряде. Кто у кого вторым был, кто командиром звена, кто комэской, кто инструктором. И очень выделяются те люди, кто за нашивкой теряет человека.

Зато мы и ценим тех людей, кто всегда, независимо от должности, остается самим собой.

Как-то принято у нас старшего по званию называть на "ты", но по отчеству: Петрович, Василич, Михалыч. Мы - товарищи. Старших по возрасту, конечно, на "вы", но дух обращения тот же. Реже, когда уж долгая совместная работа сближает сильнее, зовем по имени: Слава, Миша, Вася. Иной раз бывает, и пошлешь: "Да пошел ты, Миша..." Если по делу - ничего, доходит человеку. Но никогда после таких отношений, даже если стали врагами по какой-то причине, возврата к "вы" не бывает.

Однако случись что, не дай бог, со мной на работе,- мой злейший враг, публично мною обматеренный, первый полетит на помощь и спасет. Работа наша накладывает отпечаток. Потому что наша летная жизнь - настоящая, на хорошей закваске. Мы живем по большому счету, широко, концентрированно, мы дышим вольным воздухом, и всякие земные интриги, как мне кажется, нам чужды.

Может, кому это покажется солдафонской простотой, но, ей-богу, нам близки слова из Песни о Соколе: "Я знаю солнце, я видел небо!".

Не может человек, идущий с открытым забралом навстречу стихии, быть гадом ползучим, выжидающим... Исключения ну очень редки.

Сказал о стихии и вспомнил Ил-14. Для него, действительно, и гроза, и обледенение были стихией, сильной, опасной, которую можно было победить только хитростью, опытом, осторожностью или - дуракам везет? - определенным риском.

В грозу без локатора лезть - сейчас об этом и мысли нет. Но Ан-2, Ли-2 и Ил-14 всю жизнь лезли. Конечно, не в грозовые облака, а на малых высотах, между зарядами дождя, в слоистой облачности, под подошвой грозы. Старые летчики учили: лезь, где темнее, - найдешь дырку. Поворачивай, где сверкает, - там уже больше не сверкнет.

И точно! Лезешь в облака, темно, дрожит самолет, сам оцепенеешь, а лезешь! А как иначе пройти. Как ударит по окнам заряд крупного дождя...

Это надо пережить самому, привыкнуть к такому вот, настоящему, без дураков, небу. И сразу как-то в голове проясняется у того, кто это попробовал. У кого очко сжималось в небе, тот на земную жизнь, с ее суетой, совсем по-другому

смотрит.

Сверкнет рядом, бесшумно, - вздрогнешь, пересилишь страх, поворачиваешь туда: там разрядилось. Кажется - слепо, бездумно, рискованно...

Но так мы летали все. Кто не смел, тот уже давно ушел на землю. Но кто отважен, кто лез, кто боролся, - тот знает, как прекрасен мир, когда пробьешься, выскочишь на божий свет, оглянешься и ужаснешься, через что ты пролез, и возрадуешься бытию... а впереди ждет такое же, еще хлеще. Это - жизнь!

Конечно, не вслепую же, закрыв глаза, на рожон лезли. Сначала смотришь, где дыра, где пониже облачные вершины, где пошире пространство, где чутьем, где опытом, где по тени на земле, - это тоже наука. Причем, это наука активного полета, это не по локатору отворачивать в спокойном воздухе. И карты синоптические[95] мы изучали - для себя же, и в типах атмосферных фронтов разбирались, потому что летали не над ними, а в них, родимых.

И ни один самолет на моей памяти не пострадал от грозы.

Так до нас летало поколение стариков, и спасибо им за науку.

Говорят, у нас приборная доска бортинженера не соответствует ГОСТу с точки зрения эргономики. И вроде бы из-за этого приостановлено производство Ту-154М.

Иной раз я резко отзывался о туполевском КБ. Но ведь недостатки оборудования и другие, вскрывшиеся после катастрофы, говорят и о другом. Ведь десять лет эксплуатируются наши машины, и не было прецедента. Значит, надежная машина. А тут слепой случай с разрушением двигателя.

Недостатки, конечно, есть. Падали в свое время и Ил-18, и много, пока не довели до ума. Но такова эта отрасль человеческой деятельности — авиация, - что идет впереди прогресса. И наши беды, и наша боль когда-то же окупятся, подтолкнут к действию; перетрясется, уложится, и, как так и было, ляжет камушком в фундамент. Напишется еще одна строка, примут меры, новое поколение будет исполнять и не задумается, что кровь погибших жива и бережет живых.

А наше дело - помнить о погибших. Человеку легче жить, зная, что его смерть будет не напрасна. Не от водки же, в конце концов, умирать.

Я помню и Шевеля, и Шилака, и Фалькова. Каждый из них - этап, каждый дал мне новый толчок к жизни, каждый открыл глаза на что-то новое. Но каждый и оторвал кусочек сердца.

Может, и я кому-то пригожусь.

Иной раз смерть человека открывает людям не меньше, а иногда и больше, чем жизнь.

# 1985. Профессионализм

## *3.03*

Разбег занимает 27-30 секунд. С начала разбега до начала первого разворота проходит минута. За это время пилот должен переработать достаточное количество информации и произвести ряд соразмерных и согласованных действий.

Первое с начала разбега: оценить работу двигателей и управляемость, установить самолет в равноускоренном прямолинейном движении строго параллельно оси ВПП. После доклада бортинженера о нормальной работе двигателей слух воспринимает отсчет скорости, шум двигателей, стук передней ноги по стыкам. Надо уметь отключиться от внешней связи: иногда она оглушает, и приходится держать нажатой кнопку СПУ, чтобы расслышать голос штурмана, докладывающего скорость.

Постоянная готовность к прекращению взлета: приняв такое решение, установить малый газ, сразу же обжать полностью тормоза, дать команду "Прекращаем взлет, реверс включить, интерцепторы!" Они здесь играют последнюю роль, главное - остаться на полосе, а тушить здесь - дело десятое.

Рубеж. На больших полосах это обычно и подъем ноги. Здесь все внимание на приборы, особенно тангаж; секунды набора после команды "Убрать шасси" — и сразу же "Выключить и убрать фары". Ждешь толчка передней ноги о замок. Если есть обледенение, команда "Включить ПОС[96] полностью". Если боковой ветер, перед подъемом - педали нейтрально; краем глаза ловишь доворот самолета против ветра и правильность курса по огням БПРМ. Если болтанка, стремишься уйти вверх поскорее. Если по курсу гроза, внимание отвлекается на нее - поневоле. Ночью - все внимание на приборы.

Соответствие угла тангажа вертикальной скорости и темпу нарастания поступательной. Расчет поправки в тангаж в зависимости от роста скорости. Надо не дать разогнаться больше 330-340 до высоты 120-150 м.

Уборка механизации. Команда "Закрылки 15", взгляд на скорость: дать ей нарасти до 350-360. Доклад штурмана о правильности уборки закрылков и перекладки стабилизатора. Команда "Убрать полностью". Сразу штурвал на себя: предупредить рост скорости до предельной по уборке предкрылков. Взгляд распределяется на скорость, тангаж и табло предкрылков; иногда хватает внимания взглянуть на закрылки и

стабилизатор. Вариометр в поле зрения, но косвенно.

Погасает табло предкрылков, скорость 450, теперь внимание на высоту: пора первый разворот, но - с креном не более 12 до высоты 250 м.

Доклад о взлете, условия набора и доклад об уборке механизации обычно совпадают. Тут же - контроль синхронности работы авиагоризонтов; я это делаю сам. В процессе разворота внимание занято креном, курсом, усилиями на штурвале и их триммированием, разгоном скорости до 550 к концу разворота, связью, - и обычно упускаешь высоту 450, где надо установить двигателям номинал. Об этом всегда напомнит хороший бортинженер.

Первый этап взлета закончен. И вот если в это время откажет двигатель, то внимания на все может не хватить. В этом случае целесообразно передать управление второму пилоту. И не забывать, что отказ двигателя на взлете - это резкая потеря 10 тонн тяги. Значит, первое - штурвал от себя, обеспечить скорость, а уж потом можно выключать. К этому мы не готовы. И не готовы в первоначальном наборе вообще к любому отказу. Внимание слишком занято нормальной работой. В этом сложность и опасность взлета.

Иногда на взлете мешают птицы. Бежишь и следишь за летающими над дальним торцом воронами, ожидая, что вот-вот поймаешь. Бывало.

У меня с птичками было несколько встреч, к счастью, благополучных. Для меня. Как-то, взлетая в Богучанах, поймали мы на Ил-14 стаю скворцов, уже на скорости 250, после уборки шасси. Второй пилот Гена Казакевич нырнул под приборную доску; мне прятаться было некуда, сжался в комок, и словно из пулемета ударило по носу. Один попал точно в правое лобовое стекло: только желтое пятно от него осталось. После посадки мы насчитали одиннадцать пятен на носу и центроплане.

Правда, для Ил-14 птицы не так опасны, как для реактивных машин, потому что попадание птицы в поршневой двигатель редко приводит к его отказу, а вот труба реактивного двигателя засасывает птицу, даже летящую чуть сбоку. Не те скорости потока, не те бешеные обороты обнаженных, нежных лопаток компрессора.

На Ан-2 столкнулся с орлом, сам виноват; обошлось.

Вот такие птички.

Про птичек я писал в самолете, летя из Москвы и отдыхая, т.к. Кузьма Григорьевич проверял обратно Лешу.

В Москву нас подняли из резерва вместо Ил-62, и мы с

удовольствием полетели. По каким-то эскадрильным соображениям у меня заменили сразу штурмана и бортинженера; в таком случае полагается проверяющий, и полетел с нами Рульков.

Кузьма Григорьевич начинал в 50-м году еще на По-2, прошел все типы, от Ан-2 до Ту-154, Заслуженный Пилот СССР. У нас в эскадрилье он пилот-инструктор, долетывает последние месяцы до ухода на пенсию. Естественно, осторожен. Эдакий добротно-крестьянский подход: тише едешь - дальше будешь. Сделал мне замечание за быстрое руление по перрону.

Слетал я нормально, но на снижении в Московской зоне почему-то и штурман, и Рульков торопили меня с потерей высоты: мол, заход с прямой, давай скорее, а то не успеем снизиться. В результате потом мы тянули 7 км на прямой на режиме.

Конечно, запас нужен, но я бы вполне вписался и без понуканий.

Перед торцом показалось, что скорость великовата, убрал пару процентов, сел с чуть заметным толчком. Подозреваю, что это результат излишней уборки газа, но все в голос сказали, что над торцом скорость была нормальная. Значит, сам чуть выше выровнял и сронил машину.

На обратном пути от нечего делать сидел в салоне и писал о птичках. А последний час крепко спал, несмотря на то, что перед вылетом мы со штурманом проспали по 5 часов.

Сижу сейчас в Симферополе. Вчера добрались сюда почти без приключений. В Оренбурге нас предупредили, что в Краснодаре нет топлива. Чтобы не садиться где-то на дозаправку, решили залить максимально возможное количество топлива: авось хватит до Симферополя. Подхимичили с остатком, с расчетами, с загрузкой, урезали, что можно, чтобы и не нарушить, и дело сделать.

Основной упор делался на фиговый листок разрешения садиться с весом 80 т, если в полете удалось сэкономить топливо . Это разрешение существует недавно, после катастрофы Шилака. Но в расчетах ориентироваться надо все равно на 78 т, согласно РЛЭ.

Ну, да за три года еще никого на этом не поймали, и наше летное начальство взяло на себя ответственность: на Норильск уже и в расчетах брать посадочный вес 80 тонн. А Андреев прямо на разборе намекнул: вам, мол, дали такую лазейку, а вы не пользуетесь...

Вот мы и использовали ее. Сели в Краснодаре с посадочной

массой 79,8 т, осталось 13 т, чего вполне хватало до Симферополя.

Нас, дураков, похвалили, что мы привезли свое топливо, дали еще тонну с барского плеча: в Симферополе прогнозировался туманчик. Короче, они свое топливо имеют, но берегут.

Когда мы выруливали из Оренбурга, на полосе перед нами застрял борт, доложив, что на ВПП какие-то предметы. Двадцать минут РП[97] на машине собирал эти предметы, потом выпустили тот борт и нас за ним. А при подлете к Краснодару нас спросили, в порядке ли левая нога. Оказывается, Оренбург вдогонку за нами дал РД[98], что мы, мол, левой ногой раздавили фонарь, осмотреть колеса.

После посадки, естественно, нога оказалась цела, без каких-либо следов наезда на фонарь. Да и я пока еще в своем уме и рулить вроде умею. Но пришлось давать устное объяснение в АДП. По прилету в Симферополь я со сменным экипажем передал привет оренбургскому руководителю полетов, чтобы соображал, кто за кем рулил, и не путал честных людей.

По полетам все нормально, без замечаний.

## *9.03*

Из Симферополя вылетели с задержкой на 12 часов. Какой-то узбекский борт застрял на полосе в Краснодаре: не смог развернуться и вызвал тягач. И тягали его полсуток, потому что техника буксовала на льду, которым покрыты обочины - кто их чистил когда. Так что по червонцу праздничных он у нас отобрал, т.к. последние два часа полета были уже сегодня утром, а это уже будни.

Опять Краснодар не заправлял, и мы решили по возможности залить побольше топлива в Симферополе. Возможность эту мы изыскали. Пока Леша уговаривал перевозки не искать на складе и не грузить нам груз (а пассажиров было всего 60 чел. - около 6 тонн), Валера заливал то, что требовалось до Краснодара по расчету. Я тем временем подключился к Леше, и мы в два смычка уговорили диспетчера на эти 6 тонн загрузки. Как только договоренность была достигнута, я пошел в АДП просить дозаправку, а Леша помчался на стоянку сообщить Валере, сколько же действительно нужно заправить. Топливозаправщик еще не отошел, и они с Валерой сразу выписали 24 тонны топлива.

Пока я ждал точную загрузку и предварительно

консультировался на метео, как погода, чтобы, пока заправка еще идет, подсчитать, может, удастся еще с полтонны втиснуть, Миша рассчитал топливо от Симферополя до Оренбурга. Получилось 26 тонн; сожжем 6, останется в Краснодаре 20: до Оренбурга 14, до запасного 6.

Тут перевозки подсчитали загрузку: даже меньше шести тонн. Пришел Леша, прикинули, можно залить еще пару тонн керосинцу. Он опять побежал, чтобы успеть, пока не отъехал заправщик. Да на бегу прикинул и добавил для гарантии еще тонну, как оказалось потом, уже и лишнюю.

Тем временем в перевозки зашел начальственного вида человек с гербовыми пуговицами, видимо, сменный начальник аэропорта. Поинтересовался нашей загрузкой, свистнул и нажал на склад. Произошел интересный разговор о государственных интересах.

Ага, за мой счет. Я привел ему свои аргументы: перелет на дозаправку куда-нибудь в Грозный, нехватка рабочего времени и ночевка на 12 часов в Оренбурге.

Но так как государственные интересы человека с гербовыми пуговицами не распространялись за пределы его родного порта, упираясь в показатели отправки груза, от чего зависели его премиальные, то мои доводы - что люди не виноваты, а придется ведь им толкаться ночь на ногах в Оренбурге, - не имели успеха.

Да и сам я чувствовал некоторую шаткость моей позиции: ведь не воздух же и не топливо надо возить... ведь мы, в конце концов, о своей шкуре тоже думали.

Тут человеку с гербовыми пуговицами подсказали, что самолет уже заправлен под завязку, а сливать топливо, да еще когда уже объявлена посадка, - дело многочасовое и неблагодарное, в праздник-то 8 Марта. Он очень рассердился и пообещал показать всей смене "праздничные". Я под шумок схватил свои бумажки и удрал в штурманскую, весьма довольный своей предприимчивостью.

Экипаж сработал оперативно. Только вот горько, что в своем отечестве мы используем свои деловые качества во вред интересам отечества. Не знаю, горько ли тому, по чьей вине Краснодар упорно заставляет нас вредить: возить вместо загрузки керосин. И болит ли голова у конструкторов о самолете, который сочетал бы полные баки с полной загрузкой. Мы, пилоты, об этом всегда мечтаем. Да только если полностью заправить в баки "Тушки" без малого сорок тонн топлива, то сможем поднять лишь около пяти тонн загрузки.

Зато в Краснодар мы гордо привезли остаток 20 тонн. Не высаживая пассажиров, догрузились и помчались в Оренбург, а

оттуда быстренько домой.

Нет, надо было-таки слить топливо в Симферополе и найти лишнюю тонну груза... гербовым пуговицам на премию.

Дома заходил я: обещали болтанку и боковой ветер. Хотел сперва заходить с закрылками на 28, но по характеру болтанки рискнул на 45, и все обошлось нормально. Сдвиг ветра был с высоты 100 м, но я справился и посадил очень мягко. Фары на этой машине светят в разные стороны, а перед носом темно; пришлось ориентироваться по радиовысотомеру. На высоте два метра мне удалось заставить машину замереть - это на скорости за 250, - замереть и чуть-чуть добрать штурвал... и покатились.

## *15.03*

Сидим в Ташкенте третий день. У нас здесь смена из-за тренажера. Получается, за три дня налет 6 часов, но раз в квартал приходится потерпеть. Можно представить, с каким нетерпением ждут экипажи вожделенный Ташкент. Тренажер? Ага, щас. Рынок! Дыни! Виноград! И т.п.

Сегодня вместо "Ту" прилетел Ил-62: много пассажиров скопилось. Он пришел и ушел с разворотом, а нам снова два дня сидеть. Такова судьба. На рынок поедем, когда точно узнаем, что идет рейс, и именно "Тушка".

Итак, первый раз на тренажере в составе нового экипажа. Сколько передумано после катастрофы, сколько раз проиграно в мыслях. Как сработаем мы в аварийной ситуации, не растеряемся ли, справимся ли с обилием информации?

Инструктор нам заранее рассказал программу полета. На 8600 нас поджигают, потом отказывают насосы, двигатели, генераторы. Мы должны на снижении в районе аэродрома запустить ВСУ, чтобы обеспечить себя энергией для питания приборов и насосных станций, и сесть на аэродром с тремя отказавшими двигателями.

Общее впечатление таково. Как ни готовься - ситуация развивается так быстро, события так наваливаются одно за другим, что не успеваешь принять решение.

Заранее договорившись, что пилотировать будет Леша, я все равно не мог оторваться от приборов и контролировать действия бортинженера. Леша пилотировал, экстренно снижался, а я лихорадочно соображал, за что хвататься. Пожар погасили, но надо было срочно запускать ВСУ. Пока морочились с пожаром, я прикидывал, где мы, сколько до полосы, хватит ли расстояния,

чтобы успеть потерять высоту, - ведь мы были на 8600 на третьем развороте. Почему-то главное казалось - потерять высоту, и я этим так увлекся, что забыл, что уже можно запустить ВСУ, что можно попытаться запустить хотя бы один двигатель - ведь горел-то лишь один, остальные остановились из-за неисправности с насосами.

Короче, попытки запуска двигателя не удались, а ВСУ таки запустили.

Тут сработала втемяшившаяся мне еще два месяца назад мысль: интерцепторы для уточнения глиссады! Дал команду включить насосную 2-й гидросистемы и подключить ее на первую.

Кто убирал интерцепторы во время площадки при запуске ВСУ, не помню. Но уже высота была 1500, а удаление 11 (Леша и Миша все же тянули на полосу!); я начал кое-что соображать и понял, что так мы не долетим. Стал экономить вертикальную, вывел машину на большие углы атаки, и так, на скорости 320, экономя снижение, потихоньку тянули.

Показалась полоса, явно близко, явный перелет, дальний прошли выше метров на сто, но вертикальная-то метров 8, и через какие-то секунды уже видно, что дай бог дотянуть; потом сомнение: нет, идем хорошо, чуть с запасом. Ближний выше метров на 20; тут я не выдержал и одновременно с энергичным S-образным доворотом на ось полосы выпустил интерцепторы, тут же убрал их и стал заранее гасить вертикальную скорость, одновременно поняв, что падаем по диагонали справа налево, но - на полосу! Что-то еще подправлял, с 15 метров потянул на себя... удар, грохот, полоса ушла вниз, кажется, метров на 20; стал исправлять... Короче, в жизни так не бывает, да и инструктор подсказал, чтобы отдал штурвал от себя: так у них в систему заложено.

Короче, на полосу попали и не выкатились.

Но вывод однозначен: побочные действия отбирают у командира все резервы для принятия своевременного решения. Расчет высоты по удалению вести невозможно из-за нерасчетной вертикальной скорости: гашение вертикальной, чтобы выполнить площадку для запуска ВСУ и попыток запуска двигателей, противоречит стремлению поскорее снизиться, да и мысли нет о том, чтобы тянуть, экономить высоту.

Слишком сложно все это. Был бы Як-40 - ясно, плюнь на все, установи расчетную скорость, по фактической вертикальной веди расчет дальности планирования и уточняй его.

А здесь не знаешь, за что хвататься. Плюнуть на все и снижаться, как на Як-40, не позволяет РЛЭ. Выполнить все его рекомендации невозможно, разве что получить в свое

распоряжение тренажер (а лучше самолет) на месяц — и день в день отрабатывать варианты. Мы не летчики-испытатели, а Руководство наше, видать, писали они, а также посторонние тети Маши, потому что иные положения РЛЭ не лезут ни в какие ворота.

Мы, конечно, сели на полосу. Но это самообман. Земля вовремя подсказала (и не диспетчер, который в аварийной ситуации перепуган не меньше экипажа, а инструктор, видевший именно на этом агрегате десятки ошибок и умеющий их предвидеть) - что мы слишком резво снижаемся. А так бы мы упали где-то в районе дальнего привода, в 4-х километрах от полосы.

Самообман и то, что командир сможет контролировать работу бортинженера. Не успеет. Инженеры у нас только и ждут команды, и тут же моментально они выполняют все свои операции, чем скорее, тем, значит, лучше подготовлен.

А, допустим, в наборе высоты мне некогда будет говорить "Стоп, ребята!". Я буду занят сохранением скорости и управляемости. И волей-неволей остается дать команду "Туши пожар". А там уже как бог даст инженеру правильно все выполнить. Да и штурман сидит между нами, ему некуда и некогда отклониться, чтобы я видел пульт бортинженера. Штурман сам занят не меньше меня.

Стали запускать двигатели на земле, инструктор сделал нам пожар ВСУ. Но так как лампы-кнопки пожара стоят в ряд, то Валера благополучно доложил мне: "Пожар 1-го двигателя". Кнопка ВСУ стоит первой в ряду - вот нестандартный, идиотский пульт! И вот результат. И пока земля не подсказала, мы тушили исправный двигатель. Как это просто.

Неужели конструктору непонятна примитивная логика: первый двигатель, второй двигатель, третий двигатель, а за ними уже четвертый двигатель - вспомогательная силовая установка, ВСУ. Ведь что главнее - мотор или вспомогательный агрегат? Слева направо?

Ага, а если самолет будет пилотировать араб? У них справа налево.

Взлетели; подпалили нам двигатель, и стали мы выполнять стандартный разворот с обратным курсом. Очень, очень долго он выполняется. Пожар погас, а мы все еще заходили. Договор был, что если не сработает визуальная индикация полосы, то ничего не получится. Ну, решили попробовать. Действительно, не получилось: метров с 80 я понял, что полосы-то перед нами нет, и

с сорока метров попытался уйти на второй круг, но решение об этом принял поздно, отягощенный мыслью, что пожар же, надо садиться. Потом понял, что пожар-то потушен, можно и нужно уходить, но было уже поздно... удар... Но я дал газы и потянул на себя. Еще удар - ушли! Инструктор, не ожидавший такой прыти, приказал поставить малый газ и садиться. Он тоже виноват: сказал бы на ВПР, что с индикацией не получается, мы бы сели вслепую.

Потом были еще отказы, пожары. Облетали схемы Львова и Камчатки, под конец еще раз нас подожгли, а второй двигатель пришлось выключить по признакам отказа; зашли и сели на одном. Все нормально. Здесь мы уже ориентируемся.

На пробеге в Камчатке, когда уже был выключен реверс, инструктор ввел отказ 1-й гидросистемы, от которой работают тормоза. Я себе торможу, Миша докладывает, что осталось 500 м полосы, а она все катится. Я понял, в чем дело, схватил аварийные тормоза, доложил. А Валера, думая, что уже все, игрушки окончены, решил, что так и надо, не доложил и не принял мер, за что и был выпорот, и правильно. Для полноты впечатления инструктор тихонько выкатил нас за полосу, в лес, несмотря на мое отчаянное аварийное торможение. Ну, бог с ним.

Завтра, если будет работать тренажер, сходим еще раз. Надо использовать вынужденное сидение.

Поехал в город, поймал на рынке "Божественную комедию" Данте, я давно мечтал. И четырехтомник Джека Лондона для Оксаны.

Вспоминаю тренажер и наш заход на трех авторотирующих двигателях. Какие же мы профессионалы, если едва справляемся в сложной ситуации? Очень трудно - а это же еще не в воздухе. Ну, да курочка по зернышку клюет...

Я вот неоднократно сиживал над Руководством и выскреб, что там слишком много данных надо переварить. Давай я упрощать, чтобы и не нарушить, и была существенная зацепка в памяти.

К примеру: для запуска двигателя в полете даются свои разные скорости на разных высотах; для запуска ВСУ - свои скорости, тоже отличаются. Понятно, это делается для того, чтобы энергия потока помогала наиболее эффективно раскручивать ротор. Но много цифр, много... И я из всех этих допусков и диапазонов выбрал одну скорость, которая годится и для запуска двигателя на всех высотах, и для запуска ВСУ. Это простая цифра — 500 км/час. Запоминается легко. И какой же я молодец: как раз когда мы сыпались с тремя авторотирующими и

думать было абсолютно некогда, всплыла в памяти одна эта цифра: 500.

Инструктор потом спросил, почему я запускал двигатель именно на 500, когда можно на 475-550. И я так ему и ответил, что сам выбрал эту скорость как наиболее запоминающуюся. Он меня понял.

Посторонний человек скажет: подумаешь, одну цифру запомнил. А я, пилот, отвечу: полетай, узнаешь.

Я думаю, рабочий на конвейере меня поймет. Время идет, конвейер не остановишь, надо подлаживаться. Из таких вот мелочей вырастает мастерство.

Как много людей у нас живут как трава. Цивилизованные, интеллектуально гораздо выше, чем даже 20 лет назад, они совсем не думают о деле. Или думают примерно так: не горит, пойду перекурю, видно будет. Сегодня не кончим - завтра кончим.

Я таких людей жалею и немножко презираю. У нас - горит, горит всегда.

Почему у нас так много равнодушных? Что толкает человека бежать от беспокойства жизни, замкнуться в себе, забыться в алкоголе?

На мой взгляд, два фактора: сытая жизнь и излишек информации.

Если бы жрать было нечего, все бы мотались.

Жить стало хорошо. Работаешь, не работаешь - а денежки идут. Худо-бедно, с голоду не помрешь. Даже слишком много развелось толстяков. И зачем мотаться.

Зато много информации. Газеты, телевизор, книги, радио, кино, электробритва...

Культура, политика, политика, политика, спорт, общественная жизнь, моды, хобби, реформа школы, - все надо знать. Долбят, долбят, долбят, вбивают, вбивают, вбивают, одно да потому. Оба канала телевидения ничем не отличаются. Знать, знать, знать, учить, учить, зубрить. Висит, висит, висит...

И человек устает. И бежит от этого. Плюет на все. Наш век, наш век - пожалуй, да, наш век давит на человека.

При капитализме - никуда не денешься, надо бороться, побеждает сильнейший, слабый погибает. Там - наркомания, алкоголь, преступность, проституция, страх, депрессия, безысходность.

А при социализме? Кого бояться? Кто заставляет бороться? Да некого бояться. Стой себе в строю. А бороться - зачем? И так проживем. Водочки попьем. Партия думает за нас.

Вот и вся философия. Говорильни много, а реальная жизнь

другая. Бытие определяет сознание.

Надо, чтобы людям неуютно, невыгодно было отсиживаться, чтобы невыгодно было пить, прогуливать, чтобы страшно было бичевать по подвалам, тунеядствовать. Надо чтобы дети как огня боялись заразиться ленью, водкой, недисциплинированностью, тунеядством, безответственностью. Именно боялись заразиться, как проказой.

И наоборот, надо чтобы было выгодно, увлекательно, - урвать побольше работы, сделать покачественнее, а на людях чтобы за это не уставали хвалить и материально поощрять. Чтобы дети с малых лет видели отца и мать на Доске почета и за руку ходили бы с ними в кассу посмотреть, сколько отец получает за свой труд.

Да поменьше бы болтали сверху донизу.

## *25.03*

Сегодня летим в Москву. Начинается гнилостный период: непогода, запасных нет, 100 тонн не проходит... Ну, судьба наша такая.

После пяти суток сидения в Ташкенте дали нам неделю отдыха. Я прихварывал немного: душил кашель по ночам. Немного подлечился, навел порядок в гараже, сделал трубу к буржуйке. Съездил на дачу, день шевелился хорошо. Слава богу, зима кончилась. В общем, за недельку я хорошо отдохнул, начал двигаться. Думаю, после этого рейса дадут еще резерв, ну, два. Съезжу еще на дачу, там такая тишина... Люблю работать один.

За недельку соскучился и по штурвалу. Хорошо ехать на работу и гадать, какая машина попадется. Есть любимые, есть так себе, а 124-ю, 138-ю и 324-ю мы клянем. Первые две с ограничениями по скоростям, а последняя падает на посадке, надо скорость держать побольше.

Приятно сесть в кресло, подогнать по себе ремни, положить руки на штурвал с ободранной и вытертой краской, ощупать кнопки и гашетки на нем, потаскать органы управления, подогнать педали. Наверно так токарю приятно браться за отполированные его руками рукоятки и маховички родного станка.

Солнце будет с моей стороны всю дорогу. Земля в дымке: весна, все парит, первая кучевка далеко внизу... От Урала, как всегда, начнутся облака, земля скроется. В Домодедово сложный заход... Ну, не будем гадать.

Отдыхаю душой. Все хорошо. Спокойно. Тревоги ушли вглубь. Время все лечит.

## *29.03*

В Москву слетали нормально. Проверяющим опять был Камышев. Замечаний нет, но посадки обе у меня получились не на 6, а на 5. В Москве он почему-то зажал управление, и я был скован. Акселерометр зафиксировал 1,3: видимо, я чуть выше выровнял и сронил.

Дома был ветерок, заход под шторкой. Геронтий Петрович уже не так жестко держал штурвал, но чувствовалось. Тоже перегрузка 1,3, но это, скорее, от болтанки на кругу. Но оба раза сел точно на ось.

В Москве красиво взлетел: все как в кино - все параметры и пилотирование. Редко бывает такое удовлетворение взлетом. Машина попалась удачная, устойчивая; от этого многое зависит.

Из газет узнал подробности горьковского случая. Взлетал "Туполенок", на высоте 300 м отказ и пожар первого двигателя. Условия не позволяли развернуться на 180 градусов и сесть (объяснил, что отвернули от города), пришлось делать круг, летали 9 минут. Сигнализация пожара не отключалась до земли, табло горело, несмотря на включение трех очередей в мотогондолу и двух - в двигатель. Оказалось - замыкание из-за обгорания изоляции при пожаре. Двигатель таки разрушился, второй случай после Минска.

Кстати, Витя Колтыгин говорил, что где-то слышал, что в Минске один разрушился, а второй запомпажировал, видимо, из-за попадания льда в газовоздушный тракт (у них нет обогрева заборников и ВНА - а было сильное обледенение). И ребятам пришлось садиться прямо перед собой.

Ну, а в Горьком - победа. В газетах хвалебные оды, ордена... Жаль только, что мы, летчики, узнаем о событии из газет, и то, спустя полтора месяца. Как и о том Як-40.

## *3.04*

Идут занятия к весенне-летней навигации. Мероприятие обязательное и непременное - еще со времен По-2. Тогда была

необходимость теоретически и практически готовить пилотов к переходу с лыж на колеса и наоборот. Нужно было повторять особенности полетов в осенне-зимний или весенне-летний период, психологически настраиваться: после снега - на грозы или же после жары - на обледенение.

Сейчас это выродилось в формальное бюрократическое тупое напоминание: поучимся, вспомним, поделимся опытом.

Учиться, конечно же, надо, но не так же... Жуем одно и то же десятилетиями. Синоптик читает надоевшие стадии развития грозового облака, набивший оскомину сдвиг ветра, дает давно всем известные рекомендации. Инженер рассказывает, какими ручками и кнопками управляется автопилот. Все это мы знаем, ничего нового не дают эти лекции. Вот и сидят все, пишут индивидуальные задания, - это единственное полезное дело, от которого есть видимый толк. Кто читает, кто тихо беседует. С обеда в задних рядах уже и под хмельком - пивбар-то рядом.

И так четыре дня. Иногда проскользнет свежая мысль, тогда все отрываются от книг и газет, но, уловив суть, тут же опускают глаза. На конференции старики делятся опытом, рассказывают давно всем известные случаи. С докладами на животрепещущие темы выступают самые грамотные на данный момент - командиры-стажеры. Им по статусу положено.

Скучное обязательное партсобрание с избитой повесткой: задачи парторганизации в предстоящий период. Говорится ни о чем. Штатные говорильщики толкут воду в ступе.

Ну, знаю я свои задачи. Командирам усилить требовательность, повысить бдительность, настроить экипажи на работу, экономию, производительность, дисциплину.

Организация наша собирается вместе два раза в год, вот на этих занятиях. Все остальное время мы в полетах, такова специфика. Тут все на самостоятельной работе экипажа. На его сознательности, требовательности к себе, дисциплинированности. Если же возникает необходимость собрать парторганизацию между сроками занятий, кворума никогда нет, собрания проводят обычно в два этапа. Толку от них ноль.

Ни одно из решений наших не осуществляется, поэтому мы молчим. Да и о чем говорить, что решать-то? Решим ли мы вопрос с любой неувязкой в работе? С полосой, системой посадки, ангаром? С перебоями в поставке топлива? С отсутствием исправных машин?

Все решает начальство. У нас Устав. С нашим мнением не считаются. Если до сих пор в крайкоме не решат вопрос, делить ли парторганизацию двух отрядов - Красноярского и Емельяновского - или оставить единой... Пока один партком. Он в

городе. Какое уж тут партийное руководство - на два фронта. Да еще, вот-вот, года через два, может, объединимся вновь, у нас, в новом порту.

В книжках часто пишут о силе парторганизации. А в жизни оно немного не так.

Но оттого, что наша партийная организация слаба, разобщена, формальна и бездеятельна, я ни сам хуже не стану, ни работать хуже не буду. На своем месте, в небе, я отдаю все, что умею, и если бы в Аэрофлоте все работали хотя бы так, как мой экипаж, то многое бы изменилось к лучшему.

Другое дело, что коммунист должен быть маяком и вести за собой. Так у нас - все коммунисты, все маяки, все ведут за собой. Такова специфика: пилот должен быть коммунистом. Иначе как же... И партия должна быть довольна нами: мы все на виду и в узде, а уж о партвзносах и говорить нечего.

Но мы не сплоченный отряд. Мы свое дело делаем в одиночку: экипаж и стихия. И в небе партия ни при чем.

## *5.04*

Затронули вопрос о заходе в болтанку с закрылками на 28. Начал его Кирьян, а раздражаю его я. Дело в том, что РЛЭ не запрещает заход с закрылками, выпущенными на 28 градусов, даже рекомендует в некоторых случаях: например, если не позволяет центровка, или с одним отказавшим двигателем, когда высокая температура не позволяет уйти на второй круг с закрылками на 45. Но не оговорено нигде, ни что заход на 28 является особым случаем полета, ни что это нормальный заход. Кирьян на последнее и упирает. А я отстаиваю свое убеждение. По всем юридическим правилам, если в документе что-либо не запрещается, то автоматически подразумевается, что это разрешено.

У нас РЛЭ и так разбухшее, пять килограмм фолиант, на всякий чих не наздравствуешься, поэтому и не оговорили, что заход с закрылками на 28 разрешен как нормальный, обычный заход, а просто поместили его в раздел "Нормальная эксплуатация". Это раз.

Второе: в болтанку мы вынуждены, согласно РЛЭ, увеличить скорость на глиссаде на 10-15 км/час. Если посадочная масса 78-80 т, то скорость эта, с учетом увеличения при болтанке, достигает 280 км/час. А предел по прочности закрылков, выпущенных на 45 градусов, - 300 м/час. Свободный диапазон

всего 20 км/час, а в болтанку скорость прыгает плюс-минус 30 и более - за секунду! А у нас ведь есть машины с ограничением по прочности закрылков, выпущенных на 45, - не более 280 км/час. То есть: диапазона вообще нет. Посадить бы того летчика-испытателя, который давал "добро" на такой диапазон, - вот посадить бы его за штурвал такой машины и заставить возить людей изо дня в день, а не балласт в фюзеляже... И пусть в болтанку выдержит эту единственную скорость 280 - без "плюс-минус".

Предел же по прочности закрылков, выпущенных на 28 градусов, - 360 км/час. В то время как на глиссаде мы будем держать те же 280 км/час. Запас - 70 км/час!

Причем, посадка абсолютно ничем не отличается от обычной. Ну, пробег увеличивается на 100-200 метров.

У нас аэродром особый. Болтанка на нем постоянна, чуть лишь поднимется ветер. Долго, очень долго выбирали это место... И выбрали. Ну, да теперь "Бачили, бісові очі, що купували, - тепер йіжте, хоч повилазьте".

Кирьян рекомендует, вполне серьезно, в случаях болтанки на ограниченной машине уходить на запасной. Но запасной у нас - Абакан, а там горы повыше наших и болтанка, иной раз, похлеще. Кроме того, уйди я на запасной и скажи в эфир, что ухожу из-за сильной болтанки, руководитель полетов обязан угнать всех: заход на посадку в сильную болтанку запрещен.

И третье, самое главное: это не государственный подход. Командир эскадрильи хочет себя обезопасить на все случаи жизни, на любое "мало ли что". И цена этой безопасности его задницы - уходы на запасной, море сожженного топлива, ресурса машин, тысячи разрушенных встреч, перегрузка запасных портов. Смех сказать, сколько тогда сидеть на запасном, если дует целый день.

И в то же время, в машину заложены большие возможности. Одним нажатием рукоятки устраняются все проблемы. Но нет буквы. Нет рекомендаций.

Я, конечно, не могу рекомендовать своему непосредственному начальнику. Но и наказать меня за заход с закрылками на 28 он не сможет: тоже нет буквы. Просто у меня будут неприятности. И тогда я пойду к командиру летного отряда и в партком.

Мало ли таких вот тормозов в нашем народном хозяйстве? Поистине, кто не хочет делать, ищет причину.

Не тема ли это для партсобрания? Если дойдет до конфликта - то тема. А пока командир настраивает эскадрилью не заходить с закрылками на 28. Правда, в кулуарах командиры реагируют на

это по-пролетарски: мол, шиш тебе. Надоел он всем.

Дело еще и в том, что комиссия приняла решение и сделала выводы по катастрофе Фалькова. Первопричина - превышение в 6 раз содержания углерода в металле колеса первой ступени компрессора, приведшее к его разрушению. Но причина потери управляемости - то, что экипаж не перекрыл пожарные краны, и пожар с 3-го двигателя распространился на 2-й, а также на отсек гидросистем. Отсюда выводы. Все ждут перетряски. И командир летного отряда Володя Медведев, довольно энергично взлетевший в это кресло, сам ждет перемен в своей судьбе. Пожалуй, ему сейчас не до моих проблем. И парткому сейчас не до меня.

Поэтому я сам как принял решение заходить в болтанку на 28, так и буду поступать: кто-то же должен брать на себя.

А в том, что это безопасно, нет сомнений: ведь по условиям центровки и РЛЭ разрешает заход с закрылками на 28, а по условиям болтанки, когда налицо опасность по прочности с закрылками на 45, сам бог велел заходить на 28. Просто недодумали составители РЛЭ. Жизнь сама расставит все по своим местам.

А научил меня этому Солодун, он первый начал применять эту конфигурацию.

## *12.04*

Вчера прилетели из Москвы. Нормальный, хороший полет. Я взлетал и садился дома, и оба раза удалось все... кроме, разве, самой посадки: 1,3. Сделал все как обычно, но не унюхал. Может, что в сумерках, - садились рано утром, с фарами, хотя было уже довольно светло. Это самое трудное время; но мне должно быть всегда одинаково.

Зато заход удался: как убрал газ на эшелоне, так до четвертого разворота и не добавлял. Самый рациональный заход.

Сегодня летим в Ростов. Сейчас день, предполетный отдых. Сделал новый скворечник, повесил на балконе, уже две пары вынюхивают, но что-то медлят. Жизнь идет своим чередом.

## *14.04*

В Ростове. Добрались хорошо, сэкономили тонны три топлива. Отдохнули, сейчас до вылета еще остается несколько часов, спать еще рано, а засасывает... не вовремя. Настроил себя писать, нашел пустую комнату.

Настраивался на почве прочтенной только что вступительной статьи к роману Чернышевского "Что делать?" Там было сказано о диалектическом подходе, о развитии характеров и т.п. Меня задело: а как я развивал свои профессиональные навыки? И параллельно: а не съезжаю ли на позицию эдакого мэтра? Отнюдь, нет. Хватает недостатков. Но ведь и достоинств хватает.

Вспомнил училище. Так нелюбимая иными аэродинамика пришлась мне по душе. С удовольствием чертил я параллелограммы сил, управляющих полетом, разбирал моменты: кабрирующий, пикирующий, кренящий, разворачивающий, - и постепенно прояснялась картина полета. Все сводилось к соотношению четырех основных сил: подъемной, веса, тяги и лобового сопротивления. Формулы были просты и наглядны; набором одних и тех же формул объяснялось то или иное явление полета. Макеты и диаграммы оживали на глазах, и постепенно вырабатывалась уверенность, возникало желание попробовать на практике то, что давала и объясняла теория.

Конечно, на планере у нас тоже была какая-то теория, но это было дилетантское, спортклубовское ознакомление для общего понятия. А здесь все давалось профессионально. Открывался мир закрылков и предкрылков, их значение в жизни; живые примеры дополняли картину, и как-то казалось, что мы как будто и раньше жили в этом материальном мире полета.

Никаких не было заумных понятий, и ничего не объяснялось оторванным от жизни абстрактным языком: "Это так потому, что... интеграл".

Язык преподавателей, в основном, старых пилотов, был примерно таков: "Эта сила тянет вверх - значит, вокруг центра тяжести момент... какой? Правильно. А парирует его момент от руля, его надо отклонить... куда? Вот сюда. Тогда здесь тянет вниз. А от чего зависит момент руля? Вот плечо. Оно зависит от того и этого. А на плече сила: зависит от скорости, плотности, площади... Значит, чтобы достичь желаемого эффекта, необходимо... либо скорость, либо площадь, либо угол. В жару - хуже, потому что плотность меньше, жидкий воздух. А вот пример из жизни: был случай, я еще тогда на По-2 летал..."

Не было лишних слов, сложных ассоциаций, абстрактных понятий, - все конкретно, "и скоро сделаете это своими руками".

Так по крупицам нам передавался опыт старших поколений,

осмысленный, переработанный учеными для простого и наглядного теоретического обоснования, доступного пониманию человека, окончившего десятилетку. И все было от жизни и для жизни. Называлось это "теория полета".

Побольше бы в реальной жизни таких вот жизненных, практических теорий.

Вот здесь мне открылось понимание искусства доводить описание любого сложного процесса до понятия "на пальцах". Как скульптор отсекает лишнее, чтобы обнажить самую суть. Я стал учиться этому, помогая товарищам на самоподготовке, иной раз повторяя всю лекцию преподавателя своими словами.

Хорошо теоретически подкованный, я доверял руководствам и другим практическим книгам, по которым учились мы летать. И всегда старался осмыслить. Спорил сам с собой и с учебником, и пока не уяснял все и не уверялся прочно, что так и только так верно, - не успокаивался.

Я и сейчас иной раз спорю с Руководством по летной эксплуатации, но уже с иных позиций. Теперь у меня есть опыт, знания, а главное - практика. Недоговоренность и даже фальшь в руководящих документах бьют в глаза сразу (а таких моментов, честно говоря, хватает). А главное - я твердо убежден, что РЛЭ хоть и составляют профессионалы, но всего сразу предвидеть нельзя. Так и с любым жизненным документом: жизнь его все время подправляет. Мы, линейные пилоты, налетавшие на этом типе тысячи часов, имеем право не соглашаться с некоторыми выводами летчиков-испытателей, налетавших на нем во много раз меньше, в других условиях, в другой атмосфере, - и десять лет назад.

Иногда текущие изменения в Руководстве продиктованы сиюминутными, конъюнктурными, политическими и черт его еще знает какими соображениями. Произошло что-то, надо принять меры и доложить на самый верх. Запретить что-то, чтобы оградить на первое время других летчиков. Запрет однозначен и отсекает много хорошего наряду с дурным.

Другого такого дурака, допустившего промах, может, во всем Аэрофлоте нет, но страдать должны все. И как тогда назвать того, наверху, кто запретил? Ему хорошо: он принял меры, умыл руки и - обтекаем. А нам - летать.

Иной раз - недоработка теоретиков, кабинетных ученых. Я еще раз не соглашусь с их рекомендацией - садиться только с закрылками на 45. Они не предвидели, что в болтанку диапазон допустимых скоростей мал. Что жизнь введет - позже, чем они написали Руководство, - понятие сдвига ветра, когда скорость пляшет. Сами не летают...

Редко пересматривают наше Руководство. Редко и поверхностно. Заменят мало значащее в реальных полетах слово и рассылают - через два года - изменение массовым тиражом. И делают это посторонние тети Маши, что видно по элементарным ошибкам и прямым нелепостям.

Кто должен пересматривать Руководство? Высокие ли чины в министерстве, что летают раз в месяц, да и то, проверяющими? Им ли заметить нюансы, с правого-то кресла, - нюансы, которые созревают и утверждаются в мозгу линейного пилота годами, за тысячи летных часов?

Нет, это наше дело, дело рядовых пилотов, пилотов-инструкторов, к мнению которых почти не прислушиваются, которых осаживают на разборах, которых запугали, загнали вглубь себя и оставили один на один с нелепостями Руководства и их приложением к стихии, - да еще заставляют обосновывать принимаемые решения.

Нет обратной связи.

Вот поэтому мы молчим на разборах и собраниях, вот поэтому и наше летное начальство разводит руками на робкие наши предложения (в кулуарах, конечно): мол, не было приказа, а старый никто не отменял.

И потихоньку между нами идут разговоры: в случае чего действовать не по Руководству, а по здравому смыслу. Лучше пусть потом уволят, но останешься жив, спасешь людей.

И вот поэтому я могу твердо заявить: летать, не нарушая, нельзя. Самые лучшие наши пилоты, Герои и Заслуженные, - нарушают.

Конечно, нарушения эти незначительны, на безопасность не только не влияют, а наоборот, увеличивают ее, но... бумаги нет. Либо бумаги противоречат друг другу.

Конечно, есть среди нас разгильдяи, есть прямые дураки (есть!), есть блатные, есть неспособные, - короче, всякие есть; но основная масса летчиков - думающие, ответственные люди. И вот эту-то думающую основную массу заставляют страдать дурацкие приказы.

Ну почему - один выступит, а все страдают?

Потому что в министерстве легче издать приказ и подсунуть на подпись министру, чем почаще ездить советоваться с рядовыми. Ну, не с рядовыми, так с командирами эскадрилий, отрядов, а главное - с пилотами-инструкторами. Собрать их, расспросить, как полеты, что мешает, обмозговать, что лишнее убрать, что добавить. Как предыдущие изменения прижились. Да поменьше отдавать любое наше предложение на откуп ГосНИИ ГА... там его замурыжат. Ясное же дело: раз рядовые предлагают,

значит, опробовано жизнью. Жизнью, а не НИИ.

Но это далекая-далекая мечта пилота...

На моей памяти ни-че-го устаревшего не убрали, а только все добавляют.

А пока в министерстве накапливаются просочившиеся сигналы. Потом их обсудят дяди в широ-оких погонах. Проанализировав, учтя обстановку, политику, примут решение. Да только анализировать будут на основе бумажных сообщений, поступающих из управлений, где иногда выгодно какой-нибудь нюансик осветить несколько под другим, выгодным управлению углом.

И пойдет писать губерния. Через полгодика, глядишь, спустят в отряды, доведут. И забудут через пару лет, в текучке.

Так забыли о включении реверса на высоте 3 метра перед приземлением. Напугались, когда ученые мужи доказали, что руль направления при включении реверса теряет эффективность. И что поэтому-то и выкатывались.

Но ведь реверс включается на полную силу лишь после выхода двигателей на режим, а это 6-8 секунд, самолет давно уже не летит, а бежит.

Так они же не летают. А мы видим на каждой посадке, что реверс на нашей машине сейчас - лишний груз.

Так же вот написали в Руководстве, что при посадке без закрылков (аварийный случай) надо торец полосы проходить по продолженной глиссаде, на высоте 15-10 м, оставляя тем самым полверсты и более полосы сзади еще до приземления. И это - на скорости касания за 300 км/час... Тоже умные, ой, какие умные люди...

А ведь раньше была рекомендация: малый газ ставить еще за 500 метров до торца ВПП - тогда посадка будет где-то в начале полосы, и весь бетон впереди. Забыли восстановить?

Я лично так и буду сажать, случись что. Хоть жив останусь, людей спасу. А там - пусть выгоняют.

Я сгущаю краски на отрицательных сторонах Руководства, а ведь оно, по сути - хороший, только очень неудачно составленный документ, попытка подражания Западу, неудобный для пользования русским человеком. В основе своей - правильное руководство, и мы строго ему следуем, особенно в ограничениях.

## *22.04*

В наших профилакториях начисто отсутствует даже мысль о

вероятности письменных занятий летчиков в период отдыха. Летчик должен быть тупой и храбрый. Поэтому нет там подходящего места и мебели. Не писать же на коленке, да еще когда каждый через плечо может заглянуть тебе в душу. А душа должна быть открыта коллективу!

Дома последнее время я тоже редко оказываюсь в одиночестве, поэтому ловлю каждый такой момент, чтобы предаться своему пороку.

О работе. Слетал в Норильск: обычный, ничем не примечательный полет. Разве только в последнее время стал я грубовато приземляться: до 1,3. Ну, да в любом деле бывают свои приливы и отливы, а уж у нас и подавно. Все же я тщательно перебрал возможные причины, и, мне кажется, нашел. Просто нет вдохновения в обычном, рядовом полете. Для очень мягкой посадки нужна какая-то божья искра; обычно она вспыхивает в момент напряжения. Шевель в сложных условиях заходил всегда чуть коряво, но после ВПР, поймав полосу, он все напряжение посадки концентрировал в момент касания - умел садить!

Может, я и не прав. Но покоя не дает, гложет, - до первой мягкой посадки. И нынче я убедился, что напряжение утончает способность чувствовать машину и видеть землю, появляется особый нюх.

Слетали мы в Сочи. Туда - обычный полет; дал в Куйбышеве разговеться Леше после месячного перерыва: он все не мог пройти годовую комиссию из-за застарелого гайморита. Ох уж эта комиссия... Но о медиках в другой раз.

Леша заходил неровно: то вроде соберет стрелки в кучу, то опять растеряет. Конечно, не на двойку растеряет, а так, на четыре. Это после перерыва обычное дело. На посадке низко выровнял, чуть взмыл, но сел терпимо: 1,3.

Я для себя оставил Сочи как более сложный порт, а ему - попроще, Куйбышев.

В Сочах погода была отличная, правда, как всегда, по высотам ветер менялся, даже чуть был сдвиг ветра; пришлось работать газами. Сел 1,2; помня, что в Сочи не разгонишься, тормозил энергично, и только в конце пробега дошло, что полоса-то после ремонта длинная...

Заруливать там надо доворотом не на 90, а на 135 градусов. Сумел, зарулил и встал идеально по разметке, почувствовав редкое самодовольное удовлетворение. Редко выпадает такой успех. Мелочь, а приятно.

Отдыхали на пляже, пытаясь впервые в этом году загорать на

жиденьком в апрельской дымке южном солнышке. Море было спокойно и местами покрыто тонкой пленкой мазута.

Как немой укор человеку - защитнику природы, подплыла к берегу, к людям в руки, стройная, ушастая и вся какая-то натянутая чомга, вышла на берег, присела, оглядываясь на подходящих к ней людей. Подпустила к себе девочку с хлебом, но не взяла еду, а только смотрела. Подошли люди, хотели отчистить мазут, залепивший птице грудь и немного крылья, по всей ватерлинии. Далась в руки, беспокойно заглядывая в глаза и поклевывая пальцы, если сильно уж беспокоили. Молчала, глядела, как будто спрашивала, кто же поможет.

Я взял на руки мягкое, холодное и не по размерам легкое тельце, попытался стареть мазут... да разве ж его сотрешь... Да и уйдет опять в воду, через пять минут будет такая же.

На руках птице было неуютно, она хрипло, низко крякнула, забилась, ущипнула длинным клювом. Я отпустил ее, и она, оглянувшись еще раз, тяжело ступая длинными и широкими лапами, похожими на ласты, ушла в море, поплыла вдоль берега, высоко держа украшенную короной головку на натянутой шейке, тревожно вглядываясь в людей.

Эх, человек, человек, ты все можешь...

Домой улетали под вечер. Взлетели на море, машина явно не тянула. Над Пицундой стояли засветки; я, думая набрать высоту до гор, тянул штурвал, скорость зависла на 450, вариометр показывал жалкие метры набора. Борты давали электризацию; начался треск в наушниках, потом визг...

Вошли в облака; забегали видимые даже днем чертики на стеклах. Давно не летали мы в условиях гроз, и спина стала мокрая. Побалтывало, я держал 500, ожидая бросков, но обошлось. Обошли левее, кое-как вылезли выше облаков; сильных засветок не было, одна сплошная размытая. Циклончик уперся в хребет и стоял у берега, еще бессильный разразиться настоящей грозой.

В Куйбышеве садились ночью, Леша, разговевшись, заходил уже увереннее, но еще коряво; я предупредил, чтобы на высоте 10 метров он предварительно уменьшил вертикальную скорость наполовину. Так и вышло, и сели мы очень мягко и точно на знаки.

Домой домчались быстро: попутная струя давала путевую скорость за 1100, и еще скоротать время помог томик Джека Лондона, бессовестным образом читаемый мною всю ночь. Я обычно не позволяю себе, но здесь мы были одни в эфире; тихо и пустынно было вокруг, и диспетчеры сонными голосами

встречали и передавали нас друг другу. Я только время от времени поглядывал на курс и отметку на ленте-карте, замечая, сколько осталось времени до поворотного пункта.

На снижении нам наобещали и обледенение, и болтанку, и переход через ноль на земле; и гололед, и боковой ветер. Все это мы учли и начали снижаться пораньше, ожидая обледенения, чтобы потом болтаться в облаках на 0,4 номинала - с небольшой вертикальной, но уже внизу, успев потерять большую часть высоты. Так и было: с трех тысяч начался лед, но уже близко полоса; выпустили шасси и без грамма лишней тяги двигателей вышли к 4-му развороту на 400 м, что и требовалось.

Болтало. Я гонял тяжелую, как утюг, машину вверх-вниз; высота плясала, и никак не приспособиться было держать тангаж. Мягкие броски вверх и вниз чем-то отличались от обычной беспорядочной болтанки. Надо было помнить и об обледенении, держа скорость на 20 км/час выше расчетной. Но по углам атаки видно было, что льда нет, запас по сваливанию солидный, и я держал повышенную скорость, в основном, из-за управляемости, вполне справляясь, чтобы скорость не выходила за ограничения по закрылкам.

Ветер менялся. Гуляла курсовая стрелка, гуляла вертикальная скорость; я подбирал курс и режим двигателей. После дальнего привода в стекле вырисовалась полоса, заряды снега то затуманивали огни, то вновь они прояснялись, качаясь за стеклом то влево, то вправо, в зависимости от кренов самолета. Надвигалось то состояние, когда пилот теряет чувство полета и ориентируется лишь по картинке на стекле, - как на тренажере.

Я сумел стряхнуть с себя гипноз, отведя глаза в сторону, бросив на секунду штурвал - "сама летит?" Сама не летела, болталась, - но секунда на пробуждение была выиграна. Дальше оставалось лишь погасить колебания по курсу относительно оси ВПП. Это удалось метрах на тридцати. Оценил глиссаду, приближение торца, знаки; борясь с болтанкой и сносом мелкими движениями, зацепился взглядом за ось... доворот на полградуса... крен убрать...

Машина замерла на секунду... Малый газ!

Это мгновение, когда ждешь касания, растягивается неимоверно. Скорость есть - лишние 20 км/час, их надо потерять на миллиметровой высоте: если вдруг внезапный порыв, бросок ветра - машина плюхнется, но с малой высоты. А не будет порыва - затаив дыхание, добрать чуть-чуть, сведя к нулю высоту и вертикальную скорость... Это - высшее искусство.

Едва ощутив - не касание даже, а уплотнение воздуха между колесом и полосой (так кажется пилоту при мягкой, неслышной, -

одной на сто - посадке), чуть отдал штурвал, боясь, не совпало бы разжатие колес и амортстоек с последующим взятием на себя для поддержания носа - тогда козел! - и... почувствовал, как отошла она на стойках, - но только на стойках, колеса катились... Отпустил медленно штурвал, передняя нога загрохотала внизу, под кабиной, пересчитывая неровные стыки плит. Остальное было делом техники.

Так что я удовлетворен. После заруливания пульс был 94.

И сегодня я с чистым сердцем ушел в отпуск на две недели.

## *26.04*

Когда едешь на работу в автобусе, в голове так и роятся мысли, тут бы и записать... Но в текучке дня уходит их острота, сглаживается, плавно угасает. И все забывается или же по прошествии времени кажется мелким.

Вспомнил, как над Волгой пересек нам курс Боинг-747, темная громадина, мерцающая светом множества огней, маячков, красных и белых, с горящими фарами, - так у них, видать, принято обозначать себя при пересечении трасс. Ну чем не новогодняя елка. Или НЛО для неискушенного обывателя.

Я всегда с особой завистью и уважением относился к Боингу-747 и тем, кто на нем летает. Это флагман мировой пассажирской авиации, ни равных ему, ни больших нет нигде. Весь мир покупает эту машину. У нас авиация своя, и хоть и тужимся, но - "далеко куцому до зайця", как говорят на Украине. Отстает технология. Горбачев правильно сказал, что назрела у нас научно-техническая революция.

Ага, назрела. Я понимаю это так: на "Боинге" мне не летать.

## *14.05*

Отдохнул три недельки: выгнали в отпуск, чтобы летом не просил. Все время отдыхал душой за простыми делами: то с железом, то с деревом, то с камнем. Немного сбросил жирку, посвежел.

Вчера с места в карьер рванул в Благовещенск; ну, а раз это любимый рейс проверяющих, то Кирьян, естественно, летал с нами. После перерыва я удивительно легко взлетел, все параметры в норме, и очень свободно распределялось внимание.

Сел в Благовещенске очень мягко, но после заруливания забыл убрать интерцепторы и зарулил, вдобавок, не по разметке, правда, там нестандартные стоянки, но прежде справлялся.

При взлете обратно краем глаза на разбеге заметил, как Кирьян закрывает открывшийся от тряски колпачок бустеров. Загорание табло "К взлету не готов" я не заметил - не только из-за солнца, светившего прямо на козырек приборной доски, где это табло расположено, а, в основном, из-за того, что на взлете взгляд очень узок, направлен строго вперед, а табло это - с краю. У нас с Солодуном подобный случай был, и он тоже не заметил, а я, справа, - заметил и табло, и колпачок, и закрыл. Так что все естественно, но Кирьян сделал замечание, что я должен видеть все. Так-то оно так, я согласен... но не знаю, как это можно: и смотреть на ось полосы, и прочитать загоревшееся в углу красное табло, - а у меня ведь очень широкий угол зрения. Для этого есть второй пилот, он более свободен, он заметит и доложит.

Дома сел исключительно мягко, на 7. Правда, немного сучил ручонками, норовя поймать последний дюйм. Победителей не судят, и Кирьян, обычно не сторонник мелких движений, промолчал. Я мог бы, конечно, задержать штурвал и ждать толчка, но уж больно хорош был полет, чтобы портить его этим толчком.

## *20.05*

Слетал в Краснодар. Леша наш лег в больницу с глазом, пока лечится, вторых тасуют. Вчера летали с Обморшевым; я, по своему обыкновению, дал ему два взлета и две посадки. На первой посадке пришлось вмешаться: он довел вертикальную на снижении перед торцом до 5 м/сек, а выравнивать начал медленнее, и я, опасаясь просадки и грубого приземления, помог, довольно крепко взяв штурвал на себя, а убедившись, что вертикальная погасла, не мешал досаживать дальше, и сели очень мягко.

В дальнейшем он справлялся хорошо, видно, что неплохо умеет летать.

Я тоже не подкачал. Правда, и пузыря немного пустил. Заходили с прямой в Оренбурге; ветер на эшелоне был попутный, путевая за тысячу. И снижаться начали пораньше, и все по расчету, да я, понадеявшись, что уже лето, не учел возможного обледенения в облаках. А оно как раз было, и пришлось ставить 0,4 номинала при включении ПОС, и вместо 30 м/сек снижались

едва по 20. Короче, пришлось догонять глиссаду и торопливо выпускать шасси и механизацию. Догнали за 7 км до торца, заходил Коля, справился.

Мои посадки были хорошие, пассажирам, по-моему, не к чему придраться.

Грозы в районе Ростова обходили верхом. Пришлось залезть на 12100, но там автопилот почему-то работал неустойчиво, раскачивал по тангажу, и как только прошли фронт, снизились до 11100, попав в струю, которая дала нам путевую 1100 км/час и экономию за рейс туда-обратно тонн шесть. Правда, мы, где могли, оставляли сменщикам где полтонны, а где и полторы, и по бумагам у нас экономия всего 4 тонны.

Кому нужна такая экономия? Правда, топливо-то реальное сэкономлено, а бумаги - бог с ними. А ребятам против ветра лететь - реальная помощь.

В отряде упорные разговоры, что меня назначают на должность пилота-инструктора. Начались перемены в верхах управления, но толком ничего не известно. Узнаю послезавтра, перед рейсом. На инструктора я согласен. Правда, сам иногда пускаю пузыря... Ну, надеюсь, стану чаще летать, возрастет ответственность, и все придет в норму.

Хотя само собой ничего не делается.

## *24.05*

Позавчера снова летали в Благовещенск. С утра был шторм, ветер более 20 м/сек; такой прогноз ожидался в Емельяново на весь день. Второй пилот был опять новый - Даль Евплов, и я, верный принципу давать летать второму, распределил роли так, что взлетаю здесь я, а в Благовещенске садится и взлетает он, чтобы тяжелая посадка дома досталась снова мне.

Взлет в сильный ветер скоротечен. Скорость наросла быстро, я еще чуть промедлил с отрывом, чтобы при случайном порыве или резком ослаблении ветра в момент отрыва самолета иметь запас скорости во избежание просадки и касания колесами бетона. Взял штурвал энергично, и машина сразу круто полезла вверх, почти вертикально. Скорость все нарастала, я драл нос все выше и выше, следя только за ограничением по закрылкам и ростом высоты, чтобы поскорее их убрать. И... забыл о фарах.

Уже давно мы выпускаем фары на взлете и посадке, чтобы отпугивать птичек, днем ли или ночью, все равно. В этот раз

птички если и летали, то хвостом вперед, и уж над полосой их и в помине не было. Но стереотип сбивать нельзя.

Миша убрал фары сам, уже на скорости за 400. А я в это время был занят уборкой механизации и скорейшим выходом из зоны приземной болтанки вверх.

Выскочили сверх облаков, тысячах на трех, и все успокоилось. Дальше полет был без эксцессов.

Как все-таки много внимания отбирает пилотирование в сложных условиях. Что меня увело от установившегося стереотипа действий, не могу понять. Может, резко возросла скорость, и я вынужден был увеличивать тангаж выше привычного, - но факт, внимания не хватило. Мастер...

Пока летели, обсудили новости. В управлении перемены, всех поснимали, остался один начальник. Большие перемещения.

Непосредственной причиной явились нарушения дисциплины и воздушное хулиганство пилотов на Ан-2, два случая подряд. В одном случае нажрались на точке два экипажа и пьяные устроили воздушный бой: на одном самолете два командира, на другом - два вторых пилота. Гонялись друг за другом, кружились над школой, распугали детей, атаковали и перевернули на дороге лесовоз (водитель, бедняга, думал, что авария и самолет садится на дорогу, ну и свернул в кювет), - короче, заработали себе лет по десять. Это идиотизм.

В другом случае, тоже на точке, командир - женщина, естественно, ночевала не с экипажем, чем и воспользовался второй пилот: угнал самолет и катался ночью, взлетал, садился, поломал самолет, тоже пьяный.

А тут еще сокращают эскадрилью в УТО, и инструкторы уходят к нам, в наш отряд, занимая должности пилотов-инструкторов в эскадрильях; так что придется подождать: не та у меня весовая категория. Ну, да бог с ним, мне не горит.

У армян рассыпалась турбина на взлете, на высоте 80 м, но справились, сели, пожара не было, успели выключить. Молодцы.

Ждем на днях приказа по Фалькову.

Вот, обсуждая эти проблемы, мы и долетели до Благовещенска. Даль заходил, старался, летает он хорошо. На посадке давали боковой ветерок. Была термическая болтанка, тысяч с двух. Все было хорошо до выравнивания, но он как-то умудрился сесть до знаков, метров за 50, с легким козликом, - и нас после отделения потащило вбок. Тут ничего не сделаешь, только подобрать штурвал, чтобы смягчить боковую нагрузку на шасси. Совсем смягчить ему не удалось, и нас неприятно

тряхнуло с боковой нагрузкой.

Для меня тут целый комплекс недостатков: приземление до знаков; козел; уход от оси - значит, не сумел заставить машину двигаться параллельно оси ВПП; посадка с боковой нагрузкой на шасси; перегрузка в момент касания 1,3.

Но по нашим нормативам это все - на оценку 4. Ну, первый блин комом.

Взлетел он отлично и в наборе пилотировал чисто. Домой шли против струи, долго, и меня все клонило в сон. Я берег силы для посадки: обещали ветер более 20 м/сек, а значит, сильную болтанку, сдвиг и прочие прелести.

Короче, настроился на борьбу, заходил с закрылками на 28, ожидая болтанки, удара ветра... Ожидание опасности хуже всего. Но... Триста метров - тишина, двести метров, сто - тишина... Ну, думаю, метров с восьмидесяти... видимо, у самой земли... мезоструя...

Сели тихо, спокойно. На земле штиль. Даже обидно стало. Спросил у диспетчера ветер на старте. Порывы до 16. Плюнул, зарулил. Вышли - ветер фуражки срывает. Вот как бывает.

Домой приехал с желанием завалиться и уснуть пораньше. Но передавали выступление Горбачева в Ленинграде, и я настолько увлекся, что единым духом впитал в себя часовую речь и долго не мог уснуть. Понравился человек всем. Это уже полдела. Лишь бы не заелся, как его предшественники. Народ готов работать.

Я тоже готов работать. Вчера вечером вылетели во Владивосток. Заходил в Чите, старался, но приземлился на правое колесо - ветерок бросил в самый момент касания.

Во Владике садился Даль: высоковато выровнял, тянули, тянули, сели мягко, но с перелетиком. Да еще впереди висел Ан-24, еле успел срулить до нашей ВПР, а ведь мы за 42 км выпустили шасси и закрылки, чтобы не догнать... но не те скорости.

В Чите задержались на час: отказал указатель to газов 2-го двигателя; но устранили быстро.

А после посадки во Владивостоке обнаружили разбитый обтекатель правого БАНО[99]. Старая трещина, заклеенная, остались следы, выкрошило плекс в полете. Час ждал, чтобы подписать акт, где указано, что мы не виноваты, - и все пытался вспомнить, может, где, и правда, на земле зацепили. Да нет, не было. Может, в полете болтанка помогла?

В районе Благовещенска стоял фронт. Ночь, хоть глаз выколи, и молнии подсвечивали снизу плоские вершины облаков. Как всегда, по закону подлости, эшелоны 10100 и 11100 были

закрыты, и московский Ил-76, которому вес не позволял набрать 12100, блажил в эфире, добиваясь разрешения обойти 200 км севернее.

Благовещенск запурхался в сложной обстановке и был рад, что хоть мы можем занять 12100. Попутный борт впереди предупредил, что пролез между вершинами по локатору, а есть и выше полета.

Пока мы набирали эшелон, я убавил свет в кабине и пытался разглядеть изредка подсвечиваемые молниями контуры грозовых наковален впереди.

Для полноты счастья сдох локатор и выдавал едва заметные пятна вместо ярких засветок. Миша заколдовал над антенной, яркостью и контрастностью, а мы с Далем пытались рассмотреть хоть что-нибудь визуально, но увидели только встречный борт, как раз на пересекаемом нами эшелоне 11600. Полоска ярких огней и мигающий маячок прошмыгнули мимо. Благовещенск нервно потребовал подтвердить наше удаление 150 км. Удаление наше было 70. Диспетчер понял, что ошибся и, дав нам набор с пересечением занятого встречного эшелона, свел нас со встречным. Наверно, у него взмокло кое-где.

Мы промолчали, и он больше не тревожил нас, поняв, что мы прощаем его страшную ошибку. Который уже раз так бывало, особенно в сложной обстановке.

Мы прошли над грозой, чуть выше верхней кромки, и когда молния вспыхивала под нами, все вокруг заливал мертвенный зеленоватый свет. Потрепывало, но слегка. Снизились мы до 11100 через сотню километров, предварительно расспросив обстановку.

Дома, при заходе с прямой, нас предупредили, правда, поздно, что впереди заходит Ан-24, и мы висели у него на хвосте, точно как во Владивостоке. Но здесь уже пришлось уйти на второй круг, причем, забыли убрать фары и так и заходили снова, превысив на кругу предел скорости по фарам на 70 км/час. Хорошо, что этот параметр не пишется.

## *30.05*

Некогда писать, носимся из рейса в рейс. Но серьезное событие было. В Алма-Ате на рулении наехал на бетоноукладчик, слегка повредил законцовку крыла, разбил БАНО. Виноваты службы аэропорта, но морально позор мне. Готов к выговору, пока - расследуют. Формально - рулил строго по разметке под

руководством машины сопровождения. Мелькнул под крылом этот злосчастный агрегат, но, не предупрежденный нигде, я доверился разметке и пустил пузыря. Мастер... Медведев так меня и обозвал, и правильно. Хорошо, хоть убытка не нанес: алмаатинцы, чуя, что пахнет жареным, постарались мне все отремонтировать поскорее, и задержка получилась всего 7 часов.

Слетали в Ташкент, ничего особенного, но на посадке, зная, что горячая полоса поддерживает самолет, я все же чуть добирал, подвесил и не дал машине снизиться на последний дюйм, упал с предпоследнего. В результате - грубоватое приземление, 1,25. Кирьян летал с нами, промолчал, но когда я объяснил свою ошибку, согласился.

Назад я летел пассажиром, пилотировал Даль, сел отлично. А я с удовольствием подремал в салоне.

Сегодня летим в Сочи. Там вечно грозы, а на днях Паша Густов влез в град в Донецке, побил обтекатель локатора.

Я же, взлетая на Алма-Ату, чтобы не влезть в осадки, набирал высоту в окнах между облаками; пришлось заваливать крены до 30 градусов и скорость терять почти до разрешенного предела, но выскочили. Нарушений РЛЭ нет, а полет этот, в связи с повреждением, расшифрован в Алма-Ате. Единственно: АУАСП[100] был задран на рулении, и чтобы не пищала сигнализация закритического угла, мы его временно выключили... а на разбеге Миша включить-то и забыл. И только после отрыва, на скорости 360, когда я мимолетно бросил взгляд и увидел, что угол атаки зашкален, понял и дал команду включить.

Не слишком ли много мы забываем последнее время? Склероз или разгильдяйство? Или усталость?

## *6.06*

Итак, Алма-Ата. Все было как всегда, после посадки рулил по разметке; замешкалась машинка. Мы еще сомневались, рулить ли прямо, по 3-й РД, или направо, за хвостами. Вылетела машинка; я краем глаза видел слева от 3-й РД технику, но все внимание было на машинку: куда пригласит рулить? Прямо... С облегчением порулил вслед, краем сознания отметив, что слева близковато желтая машина, агрегат такой, в яме, ниже крыла. И все. Трубок для тента над этой техникой я не заметил. Я их не ждал - вот ошибка. Раз приглашают рулить, значит, можно. Подвел стереотип мышления: мало ли проходит под крылом тумб,

знаков, фонарей, колонок, - но рулим же мы по разметке, понимая, что все предусмотрено, что не зацепим.

А жизнь есть жизнь. И алмаатинцы вынужденно поставили на рельсы бетоноукладчик чуть ближе чем можно. И, по разгильдяйству служб, никого не предупредили, не нанесли временную разметку, не внесли в лист предупреждений и информацию АТИС[101], понадеялись на оперативность машинки сопровождения, а она чуть опоздала. И уж когда он крикнул держать правее оси, я взял правее, но - думая, что это для гарантии: слишком близко от левых колес был обрывистый край котлована, в котором стоял злосчастный агрегат. И ни сном ни духом не подозревая и не сомневаясь, я выпустил из внимания препятствие, ушедшее под крыло и чуть зацепившее законцовку.

Об эмоциях умолчу. Главное - выводы.

Самоуверенность, вот причина. Я, все видящий, умеющий распределять внимание, способный предвидеть, мастер сраный... доверился порядку вещей, предположительному порядку - как должно быть. Отбросил сомнения, глазомер, расслабился от облегчения ожидания, от разрешения сомнений: вот машинка, вот путь руления, вот дядя, который отвечает за безопасность. А там, сбоку... это предусмотрено дядей, это хоть и близко, но не опасно.

Дядю также будут пороть, но, в конце же концов, куда ты смотрел, командир?

На машинку.

Да, рулю я быстро, уверенно, за что не раз получал замечания от осторожных проверяющих. Но в этот раз не в скорости была причина — скорость задавала машинка. Причина была в неправильном распределении внимания, в беспечности, в отсутствии чутья.

Я ведь на стоянке вышел, колеса попинал, и уже подался было в АДП, но техник остановил, подвел к законцовке крыла... и мы все очень, очень удивились.

Первой моей мыслью было: с чем-то столкнулись в воздухе. Птица? Может. метеорит? Потом, мысленно перебрав все варианты, остановил взгляд на бетоноукладчике: мы зарулили-то на стоянку как раз напротив него. Еще не веря, подошел... и только когда туда же подскочила машинка и вышел водитель - чуял-то, видимо, что сам-то виноват тоже, - вот тогда только я понял, что неладно. И тогда лишь увидел эти трубки погнутые, желтые, с крючком для тента, и краску на крючке - красную, с нашей законцовки.

Что поразительно: прочитав мою объяснительную, Кирьян прямолинейно заявил, что я не виноват. Рулил по разметке, по

указаниям машины, - все.

Я понимаю: Кирьян верен себе. Буква закона. Не положено - значит, не положено. Положено - значит, положено. Выполнял правильно - значит, не виноват.

Но по НПП[102] я как командир несу ответственность за безопасность руления, за осмотрительность. А Кирьян считает: значит, глазомер подвел, а кто его измерял у пилота?

Но не в глазомере дело. Дело в излишнем доверии к людям и нашим порядкам. Дело в беспечности и самоуверенности.

Оппоненты (из начальства, естественно) говорят: а если бы паровоз выехал на РД - ты бы рулил?

Это некорректно. Если бы я видел трубки и сомневался, я бы остановился. Могу привести контраргумент: а если бы поперек РД был протянут на уровне горизонта трос? Кто бы тогда отвечал за столкновение?

Я не видел. Желтые трубки на желтом фоне сухой травы. Но я должен был заставить себя усомниться в высоте любого препятствия в пределах габаритов моей машины. Рулить медленнее и предвидеть наличие не видимых глазами деталей. За что и несу ответственность.

Прилетел из Алма-Аты зам. КЛО Антон Цыруль, привез паку бумаг. Поднимают всю мою биографию. Бюрократическая машина заглотила выеденное яйцо и нашла в нем массу килокалорий для своего двигателя. Бумаги изведут килограммы, людей оторвали от дела на неделю, командировочные, суточные, гостиница и многое мне не известное. Какой убыток от этого государству?

А от меня? Заклепать дырку 2 кв. см, выправить молотком законцовку, покрасить, заменить оргстекло на лампе БАНО. Рублей на 20. Я бы с радостью отдал их там же.

Задержка на 7 часов. Это сумма. Бухгалтерия подсчитает. Поделить на виновных, так на мою долю придется под тысячу рублей. Да лишат премиальных...

Но денежная сторона мне не так болезненна, как моральная. Это профессиональная несостоятельность. Должен был предвидеть, насторожиться. То-то, мастер...

# Из последних событий

Слетал в Ташкент на тренажер. Опять поджигали на 8600 и выключали все двигатели, но все это - сразу, внезапно и все вместе: экстренное снижение на максимальной скорости опять вошло в противоречие с необходимостью гасить скорость, выводить в горизонтальный полет и запускать ВСУ. Я плюнул на все расчеты и сел прямо перед собой в поле, понимая нежизненность задачи, да и самой ситуации.

Зато удалось отработать пожар на взлете и заход на посадку с обратным курсом, с закрылками на 28. Хватает и времени, и внимания, и индикацию они сумели задействовать. Два раза мы так зашли. Это - жизненно: буквально на днях так армяне и сели, когда разлетелась турбина.

## *9.06*

Началось лето, с грозами, перегруженными портами, без выходных, с недосыпанием и плавно и неуклонно наваливающейся хронической усталостью. Полеты, полеты, полеты...

Прилетели из Камчатки. Проверяющим летал замкомэски Булах. В Петропавловске я не был лет семь, но изменений в схеме практически нет, только новая длинная ВПП.

На заходе был сильный попутный ветер на кругу. Как мы ни старались, а все же нас вынесло выше глиссады. Тут еще обледенение в облаках, пришлось добавлять режим. Дурацкое положение, когда в руках прекрасный самолет, а нельзя поставить малый газ: нарушение Руководства. Столько рогаток везде... и прекрасная машина бессильна перед ними.

Короче, километров с 15 я осознал, что придется уйти на второй круг. С девяти километров нас и угнали.

Всегда стыдно, когда угоняют по твоей вине, за то, что не вписался. И хоть юридически мы правы, и условия были сложные, и глиссадный маяк отключался на время, - но на то ж ты и командир, чтобы все учесть.

Надо было просто нарушить Руководство, поставить малый газ... За 17 км до полосы чуть нырнуть и потерять 200 метров высоты - плевое дело. Тем более что и обледенение-то было слабое. Но времена Чкалова прошли, и мы просто сожгли пару лишних тонн топлива на повторном заходе. А фары опять забыли

убрать.

Шесть посадок удались. Дома садился с боковым ветром, справился, замечаний нет. Владимир Федорович Булах вообще не сторонник пороть, и в разговоре у него часто проскакивает несовременное слово "душа". Так что мы понимаем друг друга.

Как-то из Сочей летел с нами в кабине инспектор МГА, бывший красноярец. Разговорились. Я как всегда со своими претензиями и предложениями. Насчет прибора, сигнализирующего при смене высоты полета, что остается 200-300 м до заданного эшелона, чтоб не проскочить. Сколько было предпосылок из-за того, что экипажи зевали в наборе или на снижении эшелон, проскакивали и сближались со встречным. По логике, раз вероятность этого велика, дублируй, ставь блокировку. В воздухе ведь всякое случается - и внимания часто не хватает.

Ведь поставили же сигнализатор высоты на радиовысотомер, жизнь заставила.

Но... министерству наплевать на наши заботы. Оно не заказывает прибор, промышленность не дает. Кондовый Туполев до этого не додумался, хотя вертикальная скорость у "Тушек" самая большая, - а Новожилов на Ил-86, с его вертикальными 5-10 м/сек, поставил.

Так же с таймером. У меня на кухне поставил молоко на плиту, включил таймер на 10 минут, и он даст сигнал... аккурат, когда молоко выскочит. И в полетах есть моменты, когда надо включить или проследить то или иное строго по времени: "Розу", метеоканал, пересечение трасс и т.п. Копеечный прибор - а как бы помогал экипажу. Нет, не нужен. Пусть экипаж бдит и справляется. А не успеет, зевнет, - пор-р-роть!!!

Зато у нас шесть высотомеров! Это идиотизм.

Даль имеет калькулятор, считает на нем все что надо, весьма оперативно. Хотя нам навязывают работу ненужную, бухгалтерскую, например, считать производительность, удельный расход и т.п. На хрен оно пилоту нужно.

Установить же такой прибор в кабине не считают нужным. Хотя журналистам объясняют, что самолет снабжен ЭВМ!

В понятии обывателя компьютер - это то, на чем считают не в столбик, а нажимая кнопки. Так вот этого-то у нас и нет. Считаем мы в столбик, а чаще - в уме.

Инспектор же рассказал нам, как он долго пробивал, чтобы Ил-86 на стоянке ограждали тумбами и шнурами с надписью "Не заходить", как это делается, когда прилетает кто-то из правительства. А Ил-86 самолет большой, двигатели низко, если

двигатель запущен, может и засосать человека, да и так нетрудно в двигатель кое-чего незаметно подложить. Короче, дело нужное. Так это ж целая бюрократическая эпопея. Нужен приказ, а приказ - это документ, а документ надо рождать, значит, создавать межведомственную комиссию, и т.д., и т.п., отрывать людей, тратить время...

Короче, бессилен старший пилот-инспектор министерства. При Петре Первом было проще. Предложил царю, тот выслушал, понял, предписал. А кто растягивает волокиту - в кнуты его. Сейчас же только на подпись министру очередь две недели Порядок...

И когда мы выразили робкую надежду, что вот, мол, Горбачев расшевелит, сдвинет, заставит... умудренный жизнью, близкий к верхам министерства человек скептически ухмыльнулся: у нас в министерстве все увязнет в бумагах, не так легко сдвинуть.

И все же хочется верить в сдвиги.

Встретил я инспектора по безопасности, он говорит, расследование моего случая закончено, бумаги в отряде. В акте указаны причины предпосылки, первая причина - невыполнение экипажем команды машины сопровождения. Вот так.

Ну, да не спорю: пусть потешатся. Я бессилен что-либо доказать, а у них под рукой расшифровка переговоров. Все равно, виноват экипаж. Какая разница - не выполнил команду или не видел препятствия.

При расследовании преследуется одна цель: с себя спихнуть на дядю, но отнюдь не выясняется истина. Я выполнил команду сразу, как услышал. Другое дело, что команда поступила поздно.

Ну, высокая комиссия определила, видимо, что отвернул поздно. Я не в той весовой категории, чтобы меня удосужились вызвать и выслушать; достаточно объяснительной.

Закон всегда один: что бы с тобой ни случилось, ты всегда виноват. Летая пилотом, нельзя не нарушать. Нарушая, нельзя попадаться. Попавшись, не дергайся, получай свое и радуйся, что мало дали. А обтекателями себя не обставишь, как ни старайся, только потеряешь уважение товарищей.

Как бы я ни судил себя сам, этот случай не должен вызвать во мне неуверенности в себе. Во мне ничего не должно измениться. "Чикалов" летал на четыре, я летаю на шесть, а те кабинетные казуисты, что расследовали мой случай, не удосужившись даже выслушать, - вообще не летают. И пошли они все. Буду летать, как всегда, а этот случай минуется. Останется лишь зарубка на память.

Если материальное стимулирование командного состава

зависит от случайности (Ершов нарулил на бетоноукладчик - не жди премиальных), то у начальников пропадает всякое желание работать: нарушения то постоянны. Ну как воспитывать того же Ершова, если он сам пропагандист, и все понимает прекрасно, и нарушил-то раз за всю жизнь... а премиальные тю-тю... Вот - тормоз. Это в масштабах всей страны, везде эта беда у начальства. Нужны новые методы.

Пилот видит полосу, а прибор не дает видимости, соответствующей минимуму. Так для прибора ли мы работаем или для конечного результата? Выходит, для прибора.

На тренажере утомляют полеты по кругу. А ведь отрабатываем один-два элемента. Так, может, сконцентрировать? Взлет, отказ, справился - сразу 4-й разворот. И за три часа можно так оттренировать тот отказ...

А то сел с отказавшим двигателем, справился - теперь запускай его. Долго ли привести все в исходное состояние с помощью нажатия кнопки? Нет, запускай, трать время. Вот - КПД тренажера, за который отряд платит большие деньги. А инструктора на тренажере получают за налет. Вот мы и наматываем пустые круги.

И вообще, смешно. За рубежом самолет сел в тумане, сам, автоматически, и сам же рулит на стоянку по осевым, практически вне видимости. Кто отвечает за безопасность руления? Пилот не видит препятствий. Но они же как-то летают на проклятом Западе!

Но это уже обида во мне говорит.

К лету я стал суше. Мысли отрывисты и поспешны. Дела, дела, дела. Зимой дел меньше, душа оттаивает. Обе крайности для летчика вредны, но раз они есть, значит, есть диапазон. И один человек разумно может вместить в него и дело, и хобби; великое счастье, когда дело и душа - вместе. Но это редкая цельность. У меня все проще. Вот на даче дорожку бы добетонировать. Вчера в баньке парился... Сегодня книгу прочитал. Завтра полечу в рейс. Нет, жизнь не скучна.

В Ташкенте наладил старое, древнее пианино, еще дореволюционное, подстроил, и пока ребята гоняли шары на бильярде, с удовольствием бренчал. Хорошо! Завтра поеду на дачу. Надо жить, пока молод.

Да, кстати, инспектор тот, из Москвы, когда говорил, что приказ по Фалькову скоро будет готов, сообщил, что по приборной доске бортинженера заседала макетная комиссия и дала ей высокую (!) оценку. Комментарии излишни.

## *20.06*

Алмаатинская эпопея закончилась. Расследованием установлено, что виновен командир самолета. Не выполнил команду машинки. Ну, что ж, верно: не понял, значит, и не выполнил.

Был отрядный разбор. Я с пеной у рта доказывал Медведеву, что просмотреть - мог, но не выполнить команду...

Потом, ознакомившись с материалами расследования, я понял, что поезд ушел. Там совершенно не рассматривалось, что команда подана поздно. Их интересует голый факт: не выполнил, нарушил, столкнулся.

Я не в обиде на них. А до меня и моих переживаний дело только мне самому, и это справедливо.

Медведев наказал меня по высшей мере: вырезал талон. Ну что ж, не спорь с командованием. Орудуя ножницами, мимоходом бросил, что, ясное дело, виноваты алмаатинцы, но...

А мне все равно. Талон не вернешь, и надо успокоиться и летать так же, как и раньше.

"Чикалов рулил на четыре?"

Убытку на червонец, а я потерял тысячу рублей, но все справедливо: годовые премиальные выплачиваются лишь при отсутствии предпосылок к летным происшествиям.

Ну, ладно, мастер, какие же выводы?

Что касается мастерства, то я здесь выводы сделал. Главное, остаться самим собой. Если я перестану себе доверять, то возникшая вследствие этого скованность отбросит меня далеко назад. Нет, я все равно летаю на шесть. И как вертел головой, так и буду вертеть. И думать.

Кстати, летал в Одессу и на рулении заметил, что не всегда и не за всем успеваю следить. Но ведь в Алма-Ате я не прозевал препятствие, а усомнился в том, что оно установлено с нарушением.

Наказание мне на пользу, а то я слегка зазнался. Покаялся перед товарищами, и на партсобрании, и на разборе, и на совете командиров. Не в том каялся, что недисциплинирован, а в том, что самоуверен.

Спасибо, народ меня поддержал, и много было сказано добрых слов. И все уговаривали Медведева не резать мне талон. Но... третий вывод: хоть тридцать лет работай безупречно, а раз обгадился - уже автоматически ты разгильдяй.

Однако не будем поддаваться эмоциям. Дело сделано и сдано в архив. Завтра попадется кто-нибудь другой, и мое дело плавно отойдет на задний план, а вскоре и забудется.

Работы много. На этот месяц план 70 часов, много ночи. Сегодня ночью лечу в Хабаровск, а посему иду спать.

## *24.06*

Слетал в Хабаровск. Рейс считается у нас самым тяжелым, но обошелся на удивление легко. Видимо, пара часов сна перед вылетом помогла.

Вчера слетал в Москву, тоже с разворотом. Здесь уже накладка: не первая бессонная ночь подряд, а стоянка там три часа. Засасывало. Правда, для развлечения, Миша неправильно выписал "Розу", и мы от Васюгана шли с другой цифрой. В Москве блок ответчика нам заменили по нашей записи, но ведь он исправен; если раскрутят, будет нам дыня: ему за неправильную выписку, а мне за слабый контроль. Двести раз выписывал правильно, это его обязанность, а на двести первый - перепутал число.

Ну, а я на каждом типе имел выговор за слабую воспитательную работу.

На Ил-14 второй пилот Андрюша Врадий выронил на перроне важный пакет - их нам давали кучами, и выронить-то на ветру немудрено. Ну, а мне - рикошетом выговор.

На Ил-18 на втором самостоятельном полете подвел бортмеханик Витя Колтыгин: за 20 лет добросовестнейшей работы первый раз доверился людям - как вот нынче я, - и самолет вылетел без документов. Задержка в Москве на 40 минут, обратный вылет нам разрешили без этих книг... а мне опять рикошетом.

Так что и здесь следует ждать.

Но не буду же я все делать сам за экипаж, тем более что за Михаилом раньше грехов не было, мужик серьезный. Судьба. Я за это лишних командирских 150 рублей получаю.

После посадки в Москве при выключении двигателей не сработала вся сигнализация отказов двигателей. Каждый двигатель имеет свою световую сигнализацию отказов: падение давления масла, топлива, другие табло. Они постоянно горят на земле, а при запуске последовательно гаснут по мере того, как

параметры двигателя приходят в норму. Выключишь двигатель - опять загораются. Так вот, у нас не загорелись.

Вызвали специалистов. Обнаружилось, что выключены все три АЗС систем контроля двигателей. Они находятся в шкафах электрощитов генераторов, а шкафы эти - в салоне, у задних туалетов, закрываются ключиком, типа мебельного, и прижаты еще откидными подпружиненными сиденьями бортпроводников. Так вот, один из них был открыт и просто прижат сиденьем. Любой посторонний: ребенок, нетрезвый пассажир, - мог туда попасть. И, видимо, попал, потому что при запуске в Красноярске все работало, а в полете мы, выходит, летели с выключенной сигнализацией. Случись чего с двигателем...

Техники подумали, посовещались, и чтобы не вешать на Валеру подозрение в плохом контроле, записали в журнал: "Устранен обрыв провода". А то ведь начнут раскручивать, и концов не найдут, а нервы даром потреплют, и виноватым останется экипаж.

Конечно, умный конструктор. У нас, кстати, и в переднем вестибюле в полу есть люк, через который любой желающий может проникнуть в техотсек, где все жизненно важные агрегаты.

Проводникам положено следить за пассажирами все время. Но ведь те постоянно шмыгают в туалеты, за всеми не уследишь, а надо кормить, поить, консервы вскрывать и т.п. Поэтому вся надежда на то, что никто себе зла не желает и не полезет, куда не надо.

Но вот третий туалет в хвосте убрали, сделали кислородный отсек; теперь там очереди. Мамаша отвернулась, а ребенок все дергает, случайно открыл, случайно нажал, щелкнуло, испугался, молчит...

Правда, Валера перед вылетом проверял, вроде закрыто было.

Вчера исполнилось полгода с момента катастрофы. Накануне мы с Витей были на этом месте, походили, посмотрели... Остались там лишь мелкие обломки, что не вывезли зимой, а теперь вытаяло. Да большие куски, что взрывом загнало в землю. И на обгоревшем пне лежал трогательный, уже высохший зверек - соболюшка, совсем уж невинно принявший смерть вместе со свалившимися с неба людьми.

Вчера ехал по дороге мимо этого места. У обочины стояла машина; на поляне, вырубленной взрывом, скорбная фигура женщины, среди обломков, с банкой, в которую воткнут букетик цветов...

Поминать ребят некогда: из рейса в рейс. И сегодня Норильск, снова ночь, и ночи нет - северное солнце. Ну, да

помнить их мы будем всегда, а ритуал поминок с обязательной водкой, по-моему, не так уж важен. Я там был и помянул без всякой водки.

Хотел взять на память хотя бы валявшуюся под ногами лопатку компрессора... и раздумал. Железка примелькается, а памяти не прибавит. Памяти прибавляет горящий в груди пепел.

Три тетрадки - меньше чем за год. Кому это все нужно? Но уже привык, и перечитывать самому интересно, даже иной раз удивляюсь: я ли это писал? Настроение не сохранишь, а вот, читая, вполне настраиваешься, как опять там побывал и то же почувствовал.

А через десять лет?

Всякий раз при заходе на посадку дома мы видим возле дальнего привода поляну, где приняли смерть наши товарищи. Но жизнь продолжается, и так же летают над этим местом самолеты, и обгоревшая и изодранная земля, возвращаясь к жизни, заживляет, заращивает травой нанесенные ей людьми раны, и дикие цветы там цветут, как прежде, и птицы выводят птенцов.

**notes**

# Notes

# 1

Триммер руля — устройство, позволяющее снимать нагрузку с отклоненного органа управления (чтоб все время не давить или тянуть).

# 2

Глиссада - (фр. glissade — скольжение) - прямолинейная траектория движения воздушного судна под углом к горизонтальной плоскости или прямолинейная траектория, по которой должно осуществляться снижение самолета в процессе захода на посадку.

# 3

Бортинженер - должностное лицо инженерно-авиационной службы, входящее в летный состав экипажа самолета. Бортинженер подчиняется командиру корабля, а по вопросам эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники выполняет указания инженера подразделения. Бортинженер является прямым начальником технического состава экипажа и отвечает: за постоянную готовность и эксплуатацию закрепленного за ним самолета; за подготовку самолета к полету; за своевременное и точное выполнение техническим составом экипажа правил технического обслуживания и ремонта самолета.

# 4

Болтанка - возмущенное движение летательного аппарата с достаточно большой частотой под действием атмосферной турбулентности. Вызывает перемещение центра масс летательного аппарата в пространстве и угловые колебания вокруг центра масс.

# 5

Демфирующий (двухстепенный) гироскоп , внешняя рамка которого связана с регулируемым объектом (например, с самолетом, снарядом, ракетой). Ротор гироскопа двухстепенного может поворачиваться только вокруг двух взаимно перпендикулярных осей (имеет две степени свободы). Гироскоп двухстепенный реагирует на угловую скорость регулируемого объекта и служит в качестве датчика угловой скорости объекта.

# 6

Гироскоп - (от греч. hyreuo - кружусь, вращаю и skopeo - смотрю, наблюдаю) устройство для измерения параметров углового движения: быстровращающийся ротор, закрепленный в одном или двух подвижных кольцах (кардановых подвесах). Оси вращения ротора и кардановых подвесов взаимно перпендикулярны. Гироскоп обладает свойством сохранять неизменным положение оси ротора в пространстве. Широко используется в инерциальных системах навигации, автопилота, гирокомпаса, гировертикалях и др. приборах и системах ЛА, а также в снарядах, баллистических и крылатых ракетах в качестве датчиков углов рассогласования, датчиков скоростей рассогласования и интеграторов. Существуют классические, лазерные и вибрационные. Различают гироскопы трехстепенные, двухстепенные (демпфирующие) и несимметричные (интегрирующие). Гироскоп называется также жироскопом.

АБСУ - автоматизированная бортовая система управления

# 8

Тангаж (угол тангажа) — угол между продольной осью самолета и горизонтальной плоскостью.

# 9

Авиагоризонт - гироскопический прибор для измерения и индикации углов крена и тангажа, соответствующих пространственному положению летательного аппарата относительно горизонтальной плоскости. Бывают автономные и дистанционные.

# 10

Нога шасси - одна из опор самолета, составляющих шасси. Нога шасси состоит из колеса (или колеса и поплавка), стойки, амортизатора и подкосов. Ноги шасси, расположенные вблизи центра тяжести самолетов и воспринимающие большую часть его веса, называются главными.

# 11

Эшелон полета (в метрах) — регламентированная руководящими документами высота для полета в определенном направлении, установленная с целью выдерживания определенных интервалов между самолетами. Полеты тяжелых самолетов выполняются строго на эшелонах.

# 12

Торец ВПП (порог) — начало взлетно-посадочной полосы, обозначается зелеными входными огнями.

## 13

Закрылки — отклоняемая вниз задняя часть крыла, служащая для уменьшения скорости отрыва самолета и посадочной скорости.

# 14

Режим работы двигателей — скорость вращения турбокомпрессора двигателя, измеряемая в процентах от максимальной. Устанавливается при помощи РУД (аналогично даче «газа» на автомобиле).

## 15

Приводная радиостанция — установленный на аэродроме всенаправленный радиомаяк, на который настраивается радиокомпас.

# 16

Коридор - воздушное пространство над полосой местности, обозначенной хорошо видимыми с высоты полета (контрастными в радиолокационном отношении) ориентирами, предназначенное для пролетов по нему самолетов (вертолетов) в районы с особым режимом полетов.

# 17

Имеется ввиду ПОД - позиция/пункт обязательного донесения (?) - точка на воздушной трассе, в которой экипаж обязан связаться с авиадиспетчером.

# 18

РСБН - радиосистема ближней навигации.

# 19

Директорные стрелки — стрелки на командно-пилотажном приборе, помогающие пилоту правильно выдерживать посадочный курс и глиссаду на предпосадочной прямой.

ВПП - взлетно-посадочная полоса

# 21

АТБ - авиационно-техническая база. В оссии структурное подразделение эксплуатационного авиационного предприятия гражданской авиации (объединенного авиаотряда, аэропорта, производственного объединения). Обеспечивает техническое обслуживание и подготовку к полетам самолетов и вертолетов, находящихся в ее ведении в аэропорту базирования, а также в приписных аэропортах и на временных аэропортах, выполняет обслуживание летательных аппаратов других предприятий гражданской авиации, совершающих посадку в базовом и приписном аэропортах, техническое обслуживание и подготовку к полетам летательных аппаратов других ведомств, а также иностранных авиакомпаний.

В состав А.-т.б. входят цеха оперативного и периодического обслуживания авиационной техники; проверки и текущего ремонта авиационного радиоэлектронного оборудования; текущего ремонта летательных аппаратов и др.

# 22

Разбег самолета - основной этап взлета, представляющий собой ускоренное движение самолета по земле, во время которого достигается скорость отрыва. Разбег самолета характеризуется длиной и временем разбега. Длина разбега зависит от нагрузки на 1 кв.м. крыла, тяги двигателя, состояния поверхности аэродрома, а также от скорости ветра и наклона взлетной полосы.

# 23

РЛЭ - Руководство по летной эксплуатации воздушного судна (главный документ, цифровые параметры которого обязательны к строгому исполнению в полете).

# 24

Акселерометр —прибор, показывающий величину вертикальной перегрузки.

# 25

МЭТ - механизм электротриммерного эффекта

# 26

САУ (в данном случае) - система автоматического управления, автопилот

# 27

АРК (автоматический радиокомпас) — радиоприемник, вращающаяся антенна которого автоматически поворачивается, а связанная с ней стрелка на приборе показывает направление на приводную радиостанцию, на частоту которой он настроен.

# 28

Киренск - город в Иркутской области

# 29

Магдагачи - город в Амурской области

# 30

АДП — аэродромный диспетчерский пункт.

# 31

Видимость на ВПП - расстояние (метры), в пределах которого пилот воздушного судна, находящийся на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию. Измеряется каждые 30 мин (при уменьшении до значения, определяемого погодным минимумом для данного аэродрома - каждые 15 мин).

# 32

Выкатывание - инциндент, во время которого воздушное судно частично или полностью оказывается за пределами ВПП при посадке.

# 33

Угол сноса — угол между продольной осью самолета и вектором путевой скорости, показывающим, куда действительно движется самолет под воздействием ветра.

# 34

ОВИ — огни высокой интенсивности, предназначенные для установления визуального контакта пилота с землей в сложных метеорологических условиях.

# 35

Радиовысотомер — точный высотомер, работающий по принципу радиолокации и обеспечивающий отсчет высоты над поверхностью на малых высотах с точностью до одного метра.

# 36

Выравнивание при посадке - криволинейное движение воздушного судна при выводе его из режима планирования в режим выдерживания над землей. Выравнивание при посадке начинается на определенной высоте (6-10 м), зависящей в основном от вертикальной скорости снижения, и заканчивается на высоте 0,5-1 м.

# 37

Длина ВПП в метрах

# 38

В то время самым крупным пассажирским самолетом был Boeing 747, который в 2007 году уступил "пальму первенства" аэробусу Airbus A380.

# 39

Это относится к пассажирским самолетам. В 1988 году в воздух поднялся самый крупный и грузоподъемный самолет Ан-225 "Мрия", спроектированный в качестве транспорта для космических кораблей "Буран". В 1984 году как раз начинались разработки Ан-225.

# 40

ИКАО - Международная организация гражданской авиации (IKAO). Специализированное учреждение ООН. Создана в 1944 году на основе Чикагской конвенции.

# 41

Руление - передвижение воздушного судна по земной поверхности под действием тяги, развиваемой основными силовыми установками, на установленных скоростях.

# 42

Буксировка - передвижение воздушного судна по земле к месту старта или стоянки посторонней тягой (автомобилем или трактором) с целью экономии горючего (перед взлетом), экономии ресурса двигателя, при посадке без горючего или с неисправным двигателем.

ПДСП — производственно-диспетчерская служба порта.

# 44

Нижний край облаков в метрах от поверхности.

# 45

Предкрылки — кромка крыла, отклоняемая вперед таким образом, чтобы воздух, затекая в образовавшуюся щель, препятствовал срыву потока с верхней поверхности крыла.

Картино - деревня в Московской области.

# 47

КУР - курсовой угол радиостанции - угол между направлением продольной оси самолета и направлением на наземную радиостанцию. Он отсчитывается от 0 до 360° по ходу часовой стрелки по указателю курсовых углов на радиокомпасе. Измеренный курсовой угол радиостанции отличается от истинного на величину радиодевиации.

КТУ - коэффициент трудового участия.

# 49

Пеленг - направление на какой-либо предмет от наблюдателя, измеряемое углом, заключенным между вертикальными плоскостями истинного (истинный пеленг), магнитного (магнитный пеленг) или компасного (компасный пеленг) меридиана и вертикальной плоскостью, проходящей через место наблюдателя (центр компаса) и наблюдаемый объект. Счет пеленга ведется от 0˚ по ходу часовой стрелки до 360˚. или строй, в котором ведомые самолеты (группы) располагаются относительно ведущего (впереди летящего) самолета уступом вправо назад (правый пеленг) или уступом влево назад (левый пеленг) на установленных интервалах, дистанциях и превышениях (принижениях).

# 50

Коэффициент сцепления — величина, показывающая «скользкость» взлетно-посадочной полосы. Минимально допустимый Ксц = 0,3.

# 51

Продольный канал управления самолетом — управление тангажом (вокруг поперечной оси).

# 52

Вариометр - (от лат. vario - изменяю и греч. metrio - измеряю) пилотажный прибор для измерения скорости подъема и спуска воздушного судна, а также указания горизонтальной скорости полета. Измеряет разность давлений воздуха в атмосфере и внутри корпуса прибора, сообщающегося с атмосферой капилляром. Эта разность давлений возникает при изменении высоты полета и исчезает, когда воздушное судно летит на постоянной высоте.

# 53

Приборная скорость — скорость, которую показывает прибор, по которому пилотируют самолет. На больших высотах значительно отличается от истинной скорости. Так, для Ту-154 при полете на эшелоне10600 м истинная скорость — 900 км/час, а приборная - примерно 550.

Вертикальная скорость — скорость подъема или спуска в метрах в секунду (в отличие от поступательной направлена вверх или вниз).

УТО - учебно-тренировочный отряд.

# 56

Струйное течение - узкая зона очень сильного ветра, расположенная обычно в верхней тропосфере и простирающаяся на тыс. км в длину, сотни км в ширину и несколько км в высоту. Минимальная скорость вдоль оси струйного течения принимается равной 30 м/сек, вертикальный сдвиг скорости ветра (градиент) 5-10 м/сек на 1 км, а горизонтальный - 10 м/сек на 100 км. Различают два типа струйных течений: фронтальное, связанное с атмосферными фронтами, и безфронтальное. Течение струйное представляет большой практический интерес для авиации, т.к. наблюдающиеся в нем сильные ветры оказывают значительное влияние на самолетовождение и бомбометание с больших высот. Для струйного течения характерно повышение турбулентности атмосферы, усиливающее болтанку самолета.

Емельяново - аэропорт г.Красноярск.

ВСУ - вспомогательная силовая установка.

# 59

Интерцепторы — воздушные тормоза на верхней поверхности крыла.

ГА - Гражданская авиация.

# 61

Механизация крыла — закрылки, предкрылки и интерцепторы.

# 62

Реверс тяги — создание двигателем тяги, направленной против движения самолета, для быстрого торможения на пробеге.

# 63

Руль направления - подвижная часть вертикального оперения, предназначенная для управления самолетом относительно нормальной оси (перпендикулярно к продольной и поперечной осям самолета).

Северный - аэропорт г.Омск (хотя возможно, что и аэропорт г.Новосибирск - не Толмачево!).

# 65

Курсо-глиссадная система — система, дающая экипажу при заходе на посадку информацию о положении самолета относительно линии посадочного курса и глиссады.

Траверз - направление, перпендикулярное к курсу летательного аппарата (корабля). Быть на траверзе какого-нибудь предмета означает, что предмет виден в направлении, перпендикулярном к линии курса летательного аппарата.

# 67

Разворот - поворот самолета (группы самолетов) на определенный угол от своего первоначального курса. Разворот на 360˚ называется виражом. Элементами разворота являются скорость, угол крена, радиус и перегрузки.

# 68

Кран пожарный - топливный кран, предназначенный для быстрого прекращения подачи топлива и отключения топливной системы от двигателя.

# 69

Лопатки компрессора - лопатки, являющиеся частью колеса компрессора и вращающиеся вместе с ним. При обтекании лопаток воздух, проходящий через компрессор, получает энергию, необходимую для его сжатия (рабочие лопатки) или подвижные направляющие или спрямляющие лопатки компрессора, которые можно поворачивать и этим самым изменять угол их установки при работе двигателя на земле и в полете. Они предназначены для регулирования компрессора на нерасчетных режимах его работы главным образом с целью повышения КПД компрессора и обеспечения устойчивости его работы. Поворотные лопатки направляющих (спрямляющих) аппаратов широко применяются в одновальных осевых компрессорах авиационных газотурбинных двигателей для облегчения запуска и разгона ротора двигателя, а также для обеспечения устойчивости его работы на равновесных, но нерасчетных режимах. В многоступенчатом осевом компрессоре нет необходимости поворачивать лопатки направляющих (спрямляющих) аппаратов всех ступеней. Поскольку режимы работы средних ступеней мало отклоняются от расчетного, во многих случаях достаточно ограничиться поворотом лопаток направляющих аппаратов лишь первых и последних ступеней компрессора. В некоторых случаях известного эффекта в регулировании осевого компрессора можно добиться применением лопаток компрессора поворотных только одного направляющего аппарата, расположенного на входе в компрессор. Это объясняется тем, что именно в первой ступени чаще всего возникает помпаж. Лопатки компрессора поворотные спрямляющих и направляющих аппаратов осевого компрессора снабжаются устройствами для одновременного их поворота на заданный угол. Поворот лопаток в соответствии с режимом работы двигателя может осуществляться автоматическим регулятором, связанным с рычагом, управляющим одновременным поворотом лопаток. Лопатки компрессора поворотные нашли также применение в центробежных компрессорах авиационных газотурбинных и поршневых двигателей (лопатки поворотные).

ИАС - инженерно-авиационная служба.

# 71

Дроссель - (гидравлический) - местное гидравлическое сопротивление, вводимое в трубопровод какой-либо системы для изменения параметров потока газа (жидкости) или для регулирования потока. При изменении параметров потока источником сопротивления служат специальные вставки-дроссели, вводимые в трубопровод и создающие сужение потока с последующим его расширением (диафрагмы с калиброванными отверстиями, сопло, трубка Вентури), при этом измеряется перепад давления, по которому можно определить скорость, расход и другие параметры течения газа (жидкости). В авиации дроссели с постоянным сечением применяются в виде различных гидродинамических насадок при гидродинамических и гидравлических испытаниях. Дроссели с регулируемым сечением в виде дроссельных кранов, дроссельных заслонок употребляются для регулирования расхода топлива и расхода воздуха в силовых авиационных установках и других системах.

БПРМ - ближний приводной радиомаяк.

# 73

Гидросистема - замкнутая, заполненная специальной жидкостью система, состоящая из силовых цилиндров, трубопроводов с арматурой, бака для жидкости и источника давления - насоса или сжатого воздуха в баллоне, служащая для приведения в действие агрегатов и устройств. Гидросистема в самолете применяется для разнообразных целей: подъема и выпуска шасси, торможения, управления створками люков и др.

Каждый канал радиосвязи в авиации работает на жестско заданной частоте, поэтому одновременно в эфир может выходить либо диспетчер, либо один из экипажей (симплексная связь).

# 75

Гидроаккумулятор - металлический резервуар, разделенный надвое упругой диафрагмой или же свободно плавающим поршнем (по одну сторону находится жидкость, а по другую - сжатый газ) и являющийся источником энергии. Гидроаккумулятор служит для выравнивания работы гидросистемы при значительных колебаниях нагрузки, а также в аварийных случаях.

# 76

Навигационная линейка - счетный инструмент летчика и штурмана, построенный по типу логарифмической линейки. Шкалы линейки навигационной имеют специальную оцифровку и индексы для расчетов основных навигационных элементов на земле и в полете. С помощью линейки навигационной можно также производить ряд математических расчетов. Первая линейка навигационная была сконструирована в 1927 г. штурманом ВВС Черноморского флота Л.С. Поповым.

# 77

Обледенение самолета - отложение льда на поверхности самолета при полете в капельножидких или смешанных облаках при отрицательных температурах или в переохлажденном дожде, мокром снеге и мороси. Обледенение самолета может наблюдаться и на земле. Наиболее значительные отложения льда отмечаются на передней кромке крыла, горизонтального оперения, на отдельных частях фюзеляжа, остеклении кабины летчика, на антеннах, приемных трубках аэронавигационных приборов. На поршневых самолетах, кроме того, обледеневают винты, карбюраторы, а на реактивных самолетах с турбореактивными двигателями - входные кромки диффузоров, защитные сетки воздухозаборников, лопатки направляющего аппарата и первой ступени осевого компрессора. Обледенению подвергается и вооружение самолета (стволы пушек и пулеметов). При сильном обледенении самолета происходит значительное ухудшение летных характеристик самолета. При горизонтальной скорости полета 700-800 км/ч обледенение самолета наблюдается редко, т. к. вследствие кинетического нагрева температура поверхности самолета обычно выше 0° С.

Имеется ввиду кресло командира экипажа, находящееся в левой части кабины.

Вводиться - получать статус для работы на той или иной должности. Обычно говорят о получении звания командира воздушного судна.

# 80

СПУ - самолетное переговорное устройство - телефонное устройство, с помощью которого члены экипажа самолета ведут переговоры между собой во время полета.

# 81

МСРП - магнитофонный самописец рабочих параметров - один из двух "черных ящиков" самолета.

КВС - командир воздушного судна, командир экипажа.

# 83

Енисейск - город в Красноярском крае.

АНО - аэронавигационные огни - бортовые цветные электрофонари, обозначающие ночью габариты и направление полета самолета. Они могут быть постоянными и мигающими. Огни аэронавигационные состоят из трех световых точек: на левом полукрыле красного, на правом зеленого и на хвосте самолета белого цвета. Огни аэронавигационные используются так же, как кодовые огни для передачи некоторых сигналов ночью.

ЦВЛЭК - Центральная врачебно-летная экспертная комиссия.

КИИГА - Киевский Институт Инженеров Гражданской Авиации.

РОЛР ГА - Руководство по обеспечению летной работы в гражданской авиации.

Правое кресло в кабине занимает второй пилот.

# 89

ИЛС - индикатор на лобовом стекле; индикация лобового стекла.

ОСП - оптическая система посадки; РСП - радиолокационная система посадки.

# 91

ОАО - объединенный авиаотряд. В СССР в состав авиаотряда входили различные подразделения, которые в настоящее время разбросаны между авиакомпаниями, аэрпортами, различными государственными структурами.

# 92

ВПР (высота принятия решения) — минимальная высота, на которой должен быть начат уход на второй круг, если пилот не установил надежного визуального контакта с землей. Для самолета Ту-154 обычно — 60 м.

ГосНИИ ГА - Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации.

# 94

Артур Хейли, известный американский писатель, автор романов "Аэропорт", "Взлетно-посадочная полоса ноль-восемь" и других.

# 95

Синоптические (погодные) карты - географические карты, на которых условными обозначениями наносятся данные о состоянии атмосферы Земли в определенный момент времени. Бывают фактические и прогностические, приземные и высотные, а также карты особых погодных явлений.

ПОС - противообледенительная система.

РП - руководитель полетов - главный диспетчер воздушного движения на аэродроме, указания которого обязательны для всех участников воздушного движения и лиц, обслуживающих полеты.

# 98

РД - в данном случае радиограмма. Также расшифровывается как разгонная дорожка или реактивный двигатель.

БАНО - бортовой аэронавигационный огонь.

# 100

АУАСП (автомат углов атаки и сигнализации перегрузок) - комбинированный прибор, показывающий текущий угол атаки, критический угол атаки и вертикальную перегрузку.

# 101

АТИС (Automatic Terminal Information Service, ATIS) - автоматизированная система, постоянно передающая в радиоэфир на установленной частоте (как правило, в УКВ-диапазоне) информацию о метеорологической ситуации в районе аэродрома и оперативную информацию, необходимую экипажу воздушного судна для планирования вылета и прилета.

Аббревиатура АТИС в России официально принята и используется во всех нормативных документах.

Использование АТИС позволяет снизить нагрузку на диспетчера, делая ненужной передачу одних и тех же сведений каждому новому экипажу в зоне его ответственности.

# 102

НПП - в данном случае скорее всего наставление по производству полетов - документ, определяющий основные положения организации, подготовки и выполнения полетов на летательных аппаратах. Наставление по производству полетов определяет: классификацию полетов, обязанности летного состава и порядок допуска его к полетам, организацию полетов и руководство ими на сухопутных и морских аэродромах, общие правила подготовки и выполнения всех видов полетов и перелетов, а также порядок их обеспечения.

Аббревиатура также расшифровывается как "навигационно-пилотажный прибор"